

NO MAR O RISCO CERO NON EXISTE: O CASO DO PESQUEIRO O BAHÍA E DOUTROS. CHAMAMENTO DE HEILDEBERG POR UNHA ECOLOXÍA CIENTÍFICA

MIGUEL CANCIO ÁLVAREZ
Departamento de Socioloxía
Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais
Universidade de Santiago de Compostela

Recibido: 15 de xuño de 2004

Aceptado: 9 de novembro de 2004

1. ANÁLISE DA SEGURIDADE MARÍTIMA A TRAVÉS DO ACCIDENTE DO BARCO O BAHÍA E DOUTRAS EMBARCACIÓNS

Nos últimos 14 anos rexistráronse en Galicia un total de máis de cen naufraxios, morreron 266 mariñeiros e preto de 70 náufragos nunca puideron ser rescatados. O 80% dos mariñeiros que perden a vida en España son galegos¹.

Galicia de novo consternouse co grave accidente do pesqueiro de cerco galego *O Bahía* (02-06-04) con base no porto de Cambados, na Costa da Morte, preto das illas Sisargas (a catro millas) e aínda máis preto dos portos de Malpica e do Porriño.

Varias horas despois de soar as alarmas que deron conta do accidente, as unidades de salvamento e seguridade marítimas recuperaron cinco mortos e constataron

¹ Sobre os naufraxios e os accidentes marítimos en Galicia, véxanse as seguintes publicacións e referencias: Fernando Patricio Cortizo (2004): *Historia da costa galega e os seus naufraxios: século XXI*. Xerais; Fernando Patricio Cortizo (2000): *Historia da costa galega e os seus naufraxios: século I-XIX*. Lea; Francisco Díaz Guerrero (2003): *Naufraxios no mar de Vigo*; Hixinio Puentes Novo (2003): *Os naufraxios de Galicia Norte, provincia marítima de Ferrol*. Lea; Lino J. Pazos (2003): *Naufraxios Costa NW (1900-2002)*; Lino J. Pazos (2001): *Naufraxios en las Rías Baixas*; Miguel San Claudio (2001): *Tesouros asulagados. Historia dos naufraxios no mar de Galicia*. Lea.

Véxase tamén a revista *IP/Industrias Pesqueras*. Revista Marítima quincenal. Esta revista, editada en Vigo, foi fundada no ano 1927 –está a punto de alcanzar o número 2000 e sobre a que se publicaron monografías–. Actualmente está dirixida polo persoeiro galego, empresario e conselleiro delegado da gran empresa pesqueira Pescanova, Alfonso Paz-Andrade –fillo do galeguista histórico moderado Valentín Paz Andrade–, promotor de estaleiros, de empresas vinculadas co mar, pero tamén de sectores culturais como o Instituto Galego de Información, que levou a cabo xunto con Isaac Díaz Pardo, secretario xeral e presidente das exposicións mundiais de pesca, a World Fishing Exhibition que ten lugar en Vigo desde o ano 1973. É o impulsor de Pescanova, é técnico da FAO e autor da obra *La marginación de Galicia*. *IP* publica traballos sobre os accidentes marítimos e contén seccións sobre empresas, investigación, internacional, lexislación, tecnoloxía, publicacións, etc., sempre en relación co mundo do mar, da pesca. Sobre esta revista publicáronse monografías.

Véxase tamén o *Report of the FAO/SPL Regional Expert Consultation on Sea Safety in Small Fishing Vessels*. Suva, Fiji, (febreiro de 2004); José A. Alcázar e Francisco Piniella (2002): *La prevención de siniestros marítimos a través del control del estado rector de puerto*. (Col. Monografías de Seguridad Marítima). Universidad de Cádiz; Francisco Piniella (1996): *Transporte marítimo y medio ambiente: un binomio irreconciliable*. Universidad de Cádiz; Francisco Piniella, José C. Macías e Antonio Gonzalo de la Cruz (1996): *Fundamentos de seguridad marítima: técnicas de seguridad aplicadas al buque*. Universidad de Cádiz.

a desaparición doutros cinco. Os expertos, en virtude das características do accidente, sinalaron que os desaparecidos poderían estar no barco afundido atrapados entre os seus aparellos. Os familiares –e con razón– declararon que, se se gastan centos de miles de millóns de pesetas para recuperar o chapapote que segue no pecio do *Prestige*, cómpre facer un esforzo para tratar de atopar –e canto antes– os desaparecidos e para facilitar o máis rápido posible todos os trámites necesarios materiais, humanos, xurídicos, socioeconómicos, etc., que poidan axudar aos que sufriron o accidente, ás súas familias, etc.

O patrón de *O Bahía*, xunto coa súa tripulación ao completo, destacárase na loita contra o chapapote vertido nas costas galegas na catástrofe do petroleiro *Prestige* ante os graves erros dos responsables públicos e privados, das autoridades galegas e españolas, pero tamén das europeas, da ONU e das doutros continentes. Falamos de erros moi graves se temos en conta que, á hora de facerlle fronte aos accidentes marítimos, cómpre informar con rigor (por parte dos responsables públicos e privados a escala local, rexional, nacional e internacional), cómpre investigar, analizar e inspeccionar, cómpre intervir con honradez e profesionalidade, co máximo rigor posible dentro e fóra dos barcos e en relación con todo o que poida influír (as variables, os factores, as instancias, os mercados, os intereses e os efectos que desenvolven, as variables explícitas e implícitas, manifestas e agochadas, os efectos queridos e non queridos, perversos, políticos, económicos, empresariais, sindicais, de movementos sociais varios, infomediáticos, xudiciais, funcionariais, corporativos, laborais, científico-técnicos, etc.) nos sinistros marítimos. É dicir, en materia de seguridade marítima cómpre investigar, intervir e analizar o que pasa antes de que o barco saia ao mar, o que pasa cando o barco está no mar e o que pasa cando o barco ten un accidente desde que se produce ata o seu final e en relación coas medidas, coas unidades, con todo o operativo de salvamento interior e exterior, e sen esquecer a necesaria e rigorosa información e investigación do dito accidente co fin de tomar as medidas adecuadas para tratar de evitar que volva producirse.

Entre os erros, entre as instancias que puideron errar con relación ao caso *Prestige* (o afundimento na zona do cabo Fisterra-Costa da Morte-Galicia-España do petroleiro *Prestige* construído no ano 1976, con bandeira de conveniencia das Bahamas e que transportaba 77.000 toneladas de fuel pesado (chapapote), das cales foron vertidas ao mar entre 60.000 e 66.000 toneladas) podemos sinalar, entre outros/outras, os/as seguintes:

- As inspeccións dos barcos correspondentes aos países, aos portos por onde pasan, e que non só deben chequear –*Safety Check List/SCHL*–, levar a cabo unha análise preliminar dos riscos –*Preliminary Hazard Analysis-PHA*–, preocuparse pola calidade e polas garantías dos barcos en materia de riscos e de seguridade, senón tamén das tripulacións, pois máis do 75% dos accidentes se deben a erros humanos e con barcos da última xeración.
- Os erros relativos aos chequeos, aos controis por parte das entidades aseguradoras, financiadoras, propietarias, constructoras-armadoras, fretadoras, sindicais, representativas –públicas e privadas–, etc., dos barcos que circulan.

- Os erros relativos á Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación dos Barcos e, en concreto, á American Bureau Shipping (EE.UU.) que certificou ao *Prestige*.
- Os erros relativos á Axencia Europea de Seguridade Marítima e a países que forman parte da Unión Europea e que como Holanda, Grecia e Inglaterra teñen intereses especiais en determinados mercados e tráfico marítimos que sacrifican a seguridade para poder conseguir determinados segmentos do comercio marítimo.
- Os erros relativos á Organización Marítima Internacional das Nacións Unidas, e que poden ter que ver con, entre outros, os mercados vinculados coas bandeiras de conveniencia, os paraísos fiscais incluída Suíza, etc. Paraísos que interviron no caso *Prestige*, *Mar Egeo*, etc. por medio de armazóns societarios vinculados co negocio do mar, do tráfico do petróleo máis contaminante e con outros tráfico bastante escuros e contaminadores.
- Os erros relativos aos responsables, ás medidas, ás unidades, aos operativos, aos plans de navegación e aos de salvamento previstos legalmente a escala internacional, europea, nacional e, se é o caso, autonómica e local. O que inclúe tamén a moi importante cuestión da información meteorolóxica, satelitaria, do mar, das súas correntes, da situación, da evolución, dos desprazamentos das persoas, dos barcos, dos vertidos, dos materiais depositados, sinistrados no mar; a moi importante tarefa das transmisións ao interior e ao exterior do barco en materia de socorro, da información informático-telemática, dos programas informáticos específicos sobre a seguridade marítima aos diferentes niveis, os bancos de datos, os plans de continxencias, os plans de loita contra os accidentes no mar con vítimas humanas, os plans de loita contra a contaminación producida por barcos e por outros medios, os plans de coordinación entre as administracións e as instancias implicadas á hora de facerlles fronte aos accidentes marítimos e defender unha navegación marítima, unha industria, unha pesca, unha ciencia, unha técnica, un lecer responsables.
- Os erros en materia de investigación dos accidentes marítimos. Cando se está escribindo este traballo –finais de outubro de 2004– a comisión oficial de investigación do accidente de *O Bahía* –investigación obrigatoria en virtude da firma de acordos internacionais neste sentido por parte de España– aínda non deu a orde de que sexa refrotado *O Bahía* (que se afundi o 2 de xuño de 2004) co fin de establecer cun mellor coñecemento de causa as razóns deste sinistro. Refrotación que, ademais, solicitaron os familiares das vítimas “*para saber o que ocorreu*” e tamén porque pode ter consecuencias nas indemnización que vaian recibir. Este erro en materia de investigación, non refrotación, únese á posible non disposición de operativos suficientes neste sentido (e á burocracia á que están sometidos) e que permitan atopar, refrotar e localizar canto antes os barcos afundidos e a tripulación desaparecida.
- Os erros relativos ás carencias dunha información pública e privada por parte dos medios de comunicación e sobre este tipo de accidentes marítimos. Carencias que

teñen que ver co rigor informativo, coa deontoloxía profesional, coa independencia á hora de buscar honrada, humilde e profesionalmente a verdade e de divulgala, e á marxe de calquera tipo de politiquerías, partidismos, sectarismos, corporativismos, clientelismos, amiguismos, etc.

- Os graves erros á hora de loitar con honradez, rigor e enerxía contra a corrupción marítima e outras corrupcións vinculadas a ela, contra os axentes, grupos e armazóns societarias, contrabandistas, traficadores e de todo tipo que a manteñen, reproducen e recrean, e contra as mafias grandes, medias e pequenas, contra os axentes e grupos dispostos a todo con tal de sacar tallada (incluso con dinamita, tráfico, superexplotación e neo-escravismo de persoas, incluídos menores, etc.) nos mares, rías e ríos, no sector marítimo. Emilio Martínez Bauzá, xefe de Cooperación e Desenvolvemento da Axencia Europea de Seguridade Marítima, mariño de profesión e técnico na UE, con motivo da súa participación nunhas xornadas internacionais sobre seguridade marítima que tiveron lugar na Coruña (sobre o que informaremos máis adiante) declarou (22-10-04): *“Soy marino mercante. He navegado muchos años, cobrando una miseria, y sé que existen mafias en el transporte marítimo. Para acabar con las mismas Europa debe limitar el acceso a sus puertos a los buques que forman parte de la lista negra. Otra cuestión es si Europa y Estados Unidos están echando las mafias hacia el tercer mundo, pero en eso la UE ya no tiene control”*.

Fronte a estes e a outros erros está claro que cómpre estudar, verificar e medir: a responsabilidade que pode corresponder a cada unha destas instancias, destas variables; os posibles erros estruturais e conxunturais; os posibles erros (dentro e fóra do barco) persoais, colectivos, públicos, privados, materiais, técnicos, os erros do operativo de salvamento, de coordinación entre as administracións implicadas a escala nacional e internacional, entre os diversos organismos encargados da seguridade marítima, etc. Erros graves que, ademais, cómpre analizar á luz da necesidade de defender unha pesca e un tráfico, un negocio e un lecer marítimo responsables, un desenvolvemento sostible, humano e equilibrado, unha ética empresarial e unha responsabilidade social corporativa (RSC) que é o que veñen proclamando a todas horas importantes organismos internacionais e nacionais (ONU, UE, etc.). Citemos algúns dos referidos ao mar, á seguridade marítima, á pesca e ao negocio marítimo responsables –traducimos as siglas do inglés–: Organización Marítima Internacional; Consello Internacional para a Exploración do Mar; Convención para a Seguridade das Vidas no Mar; Conferencias internacionais sobre a seguridade dos barcos; Tribunal Internacional do Dereito do Mar; Código Internacional de Protección Marítima; Instituto Internacional de Indemnización de Danos por Contaminación Marítima; Guía de Seguridade dos Terminais e Tanques de Petróleo; Fondo de Compensación de Contaminación por Hidrocarburos; Oficinas Internacionais de Accidentes e Riscos Maiores; Sindicato Mundial de Traballadores do Mar; federacións internacionais e nacionais de armadores, fretadores, pescadores e portos; Federa-

ción Internacional de Propietarios de Tanques; Asociación Internacional de Universidades Marítimas; libros brancos sobre seguridade marítima; centros e institutos diversos de investigación sobre o mar, os océanos, os accidentes marítimos; plans e convenios internacionais e nacionais sobre os dereitos do mar, sobre a busca e salvamento marítimos (para salvar vidas humanas e loitar contra a contaminación do mar; etc.); organizacións empresariais, corporativas e profesionais; organizacións nacionais e internacionais de empresas familiares; círculos de empresarios; universidades, institutos e organizacións científicas e polas súas máis importantes publicacións internacionais; centros internacionais máis prestixiosos na formación de economistas, empresarios, directivos e executivos de empresas; organizacións políticas, sindicais e as ONG; grandes fundacións; grandes medios e fondos de investimento que se denominan éticos, independentes, progresistas, ecolóxicos; comercio chamado xusto, etc.

O ex-rector da Universidade da Coruña, o catedrático de Dereito Administrativo, José Luis Meilán Gil, coordinou un informe sobre o caso *Prestige*, elaborado por investigadores das tres universidades galegas (A Coruña, Vigo e Santiago), no que sinala que a resposta da Organización Marítima Internacional e a do resto das institucións “*non foi satisfactoria*”. Este informe foi presentado nunhas xornadas internacionais sobre seguridade marítima e medio ambiente tituladas *Las lecciones jurídicas del caso Prestige*, celebradas na Coruña os días 21 e 22 de outubro de 2004, e nas que se deu conta tamén do banco de datos, do observatorio permanente que crearan na Universidade da Coruña e que xa contén 2.000 documentos xurídicos, datos e diversas informacións sobre catástrofes, riscos, accidentes, sobre seguridade marítima².

Meilán Gil na presentación das ditas xornadas internacionais sobre seguridade marítima propuxo a creación en España dunha Axencia Estatal de Seguridade Marítima para facilitar a coordinación eficaz das administracións implicadas na seguridade marítima, unha xestión integral da seguridade marítima e dos seus recursos para afrontar casos como o do *Prestige*. Así mesmo, propuxo a creación en España dunha estrutura similar ao CEDRE francés (Centro de Documentación, Investigación e de Experimentación sobre a contaminación accidental das augas) e á doutros países (Estados Unidos, Noruega, Australia, Holanda). O CEDRE está dirixido por Michel Guerin e colaborou co Goberno central español (en concreto con SASEMAR –Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima– dependente do

² Desde hai tempo varios países dispoñen de bancos de datos sobre a seguridade, sobre os accidentes marítimos, como os seguintes: OSIRIS-1, OSIRIS-2 e SONATA de Italia; MHIDAS de Inglaterra; FACTS de Holanda, WOAD de Noruega; etc. Asemade, diferentes organismos internacionais crearon bases, bancos de datos e levan a cabo informes, investigacións e publicacións sobre os accidentes marítimos, como a Oficina da Unión Europea de Accidentes e Riscos Maiores –MARS/MAHB son as siglas en inglés desta oficina–; a base de datos Equasis sobre a seguridade dos barcos promovida pola Unión Europea e Francia e á que se sumaron Singapur, España, Gran Bretaña, os gardacostas dos Estados Unidos e do Xapón; a OCDE publica o *Environmental Data Compendium*; etc. Tamén cómpre consultar as publicacións periódicas especializadas na materia, como a *Annual Review of Natural Castastrophes*; *Risk Analysis*; *Safety Sciences*. Consultadas as bibliotecas universitarias das tres universidades galegas (A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo) só aparece *Risk Analysis* na biblioteca universitaria da Coruña.

Ministerio de Fomento e cuxa páxina web cos seus datos, obxectivos, medios, etc., pode consultarse en internet) e co Goberno autonómico galego (con *Salvamento Marítimo* dependente da Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos da Xunta de Galicia e cuxa páxina cos seus datos, obxectivos, medios, etc., pode consultarse en internet –¡ollo! coas páxinas web que poden non estar ao día, como sucede en bastantes casos–) en asuntos como o caso *Prestige* e noutros relativos á mellora da seguridade marítima.

Non obstante, ademais dos necesarios estudos, investigacións e bancos de datos, ademais de que as universidades, os institutos e os centros de investigación, os centros formativos e especializados na materia contén con boas dotacións para traballar en todo o que teña que ver coa seguridade marítima; da necesaria mellora dos plans de continxencia, dos operativos de salvamento, da súa coordinación (internacional, nacional e local) e actualización permanente, cómpre actuar, tomar medidas sobre aqueles aspectos que dentro e fóra dos barcos (non só sobre os barcos e a súa calidade senón tamén sobre as tripulacións, a circulación, a navegación, o negocio e o lecer marítimos) interveñen directamente na seguridade marítima. Aspectos esenciais e directos como as inspeccións dos barcos (moitas non se fan e outras fanse mal, de forma rutineira); como a mellora de todo o que teña que ver coa vixilancia, coa defensa da seguridade en relación cos barcos e coas súas tripulacións, coa persecución e firmeza e tolerancia cero contra os infractores, contra os que poñen en perigo a seguridade marítima e veñen dando lugar a numerosos e graves accidentes con moitas vítimas, con moi graves contaminacións, danos e perdas³; como a mellora de todo o operativo de salvamento dentro e fóra do barco (e que inclúen as transmisións e todo o material de salvamento, o complexo relativo á información meteorolóxica, satelitaria, aos materiais, instrumentos, bancos ou bases de datos e programas informáticos que proporcionan as novas tecnoloxías, aos centros de supercomputación, ás bases de helicópteros, barcos, remolcadores, pontóns, etc., de salvamento e á súa posta a punto) e que permita unha mellor e máis rápida localización e intervención con relación aos barcos e ás tripulacións sinistradas.

Sobre o caso *Prestige* cómpre sinalar, como dixemos, que se ben neste accidente marítimo houbo erros importantes das administracións internacionais (ONU, etc.), europeas (UE, etc.) e españolas, tamén os houbo no caso dos barcos *Mar Egeo* (1990) e *Casson* (1987-88), por referirmos a graves accidentes marítimos que tamén tiveron lugar en Galicia. Porén, a cobertura, a mobilización e a denuncia política, universitaria, científica, mediática, intelectual e social nestes últimos casos (*Mar Egeo*, *Casson*) foi moito menor ca no caso do *Prestige*. Por dar conta de ac-

³ Os ministros de Xustiza da Unión Europea a finais de outubro de 2004 acordaron propoñer a imposición de penas de cárcere aos culpables de delitos de contaminación marítima de 1 a 10 anos, e que se agravarán cando haxa unha maior intencionalidade, e multas de 15.000 euros a 1,5 millóns de euros; multas que, ao meu modo de ver, non parecen moi disuasorias. Pola súa parte, a Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos, na terceira semana de outubro de 2004 decidiu propoñerlle ao Goberno español que inclúa no Código Penal a consideración do furtivismo o que supón un grave problema para o sector pesqueiro e marisqueiro galego, e que inclúe tamén á pesca submarina como delito en lugar de falta. O conselleiro de Pesca incluso dixo que os furtivos se organizaban e que non dubidaban en poñerse capuchas como os terroristas e os atacadores para actuar á luz do día.

cións positivas con relación ao caso *Prestige* citemos as seguintes: en primeiro lugar, as indemnizacións aos afectados neste último caso pagáronse con moita máis rapidez ca no caso do *Mar Egeo*, no que tardaron bastantes anos e con diferentes conflitos de por medio; en segundo lugar, a ciencia, a industria, a técnica e a enxeñería españolas, coa participación directa de Galicia (como veremos máis adiante), conseguiron un grande éxito mundial coa recuperación a 3.800 metros de profundidade do fuel, do chapapote que quedou no pecio do *Prestige* e por medio de robots, de todo un dispositivo que funciona cunha gran precisión a unhas profundidades nas que nunca se traballara ata chegar a este caso; e en terceiro lugar, a acción de todos aqueles voluntarios, axentes e grupos que se comportaron de forma completamente desinteresada, discreta e humanista na resolución dos problemas creados pola contaminación do *Prestige*.

En calquera caso, pensamos que á hora de tratar sobre as catástrofes, os accidentes marítimos (e de calquera tipo) sexan do tipo que sexan, sobre as responsabilidades destes, cómpre tratar de facerlles fronte, de resolvelos, coa máxima honradez, rigor, ponderación e competencia, e fuxir de calquera tipo de maniqueísmo, dogmatismo, populismo, fanatismo, sectarismo, partidismo e politiquería. Hai que fuxir dos maniqueísmos, dos vitimismos e das demagoxias que eluden e minimizan as responsabilidades dos que se consideran e (auto)proclaman os bos, e as magnifican e atribúenllas todas aos que tachan dos malos, dos peores entre os peores. É dicir, e seguindo algún dos moitos lemas maniqueístas, “*aos nosos, aos bos, todos os eloxios, xustificacións, atenuantes e desculpas, pois todo o mellor se debe a nós; e para os outros, para os malos, as peores críticas, denuncias, agravantes e inculpações, pois todo o peor se debe a eles*”.

2. O CASO DO O BAHÍA E DOUTROS: SOBRE OS OPERATIVOS DE SALVAMENTO E A SÚA PROCEDENCIA

O patrón de *O Bahía* foi un dos que acudiu a Francia para explicar cómo puxeran en marcha os afectados polo caso *Prestige* o dispositivo para recoller o chapapote vertido e, sobre todo, para impedir que entrase nas rías de Arousa e de Vigo.

Logo do grande impacto social que tivo este accidente de *O Bahía* en Galicia e en España, as autoridades galegas e españolas, inicialmente e no que lles compete a cada unha delas, mobilizáronse e deron a orde de facer todo o posible para tratar de atopar os desaparecidos. Púxose en marcha un dispositivo técnico e de submarinistas de Alacante, con cámaras de vídeo provenientes de Santander que, co apoio dun minisubmarino robot, atoparon afundido ao *O Bahía* a uns oitenta metros de profundidade e envolto nuns setecentos metros de aparello, feito que, debido á maraña de redes que rodeaba ao barco –como puxeron de manifesto as gravacións que se fixeron–, facía moi complicado tecnicamente traballar no barco e comprobar se estaban aí, como se supoñía, os cadáveres dos desaparecidos. En función dos estudos que se fixeron polo operativo de salvamento desprazado á zona valoraríase se era

necesario utilizar un dos robots de última tecnoloxía dos que se empregaron para a recuperación do chapapote do *Prestige* afundido ou se, pola contra, se podería facer a operación sen o seu concurso.

Este operativo de salvamento foi proporcionado por una empresa italiana con sede en Holanda experta neste tipo de recuperacións. Neste sector –de intervención en grandes accidentes e profundidades mariñas– hai outras empresas francesas, holandesas, norueguesas, etc., pero non galegas do nivel suficiente para levar a cabo este tipo de traballos a grandes profundidades. É importante traballar empresarial, científica e tecnicamente nestes campos para que España e Galicia poidan competir, xerar enxeños, maquinaria, etc. Traballar en sectores que contribúen a resolver graves accidentes marítimos de petroleiros e doutro tipo de barcos, de submarinos, de plataformas marítimas, etc., e que xeran un importante valor engadido.

Isto é o que sucedeu coa construción dos enxeños españois (robots, cinco lanzadeiras fabricadas en Galicia, proceso de biorremediación, etc.) que cun grande éxito extraeron do fondo do mar o chapapote que quedaba no *Prestige* afundido, preto de 14.000 toneladas, e que crearon as condicións para que as pouco máis de 1.600 toneladas que quedan no pecio vaian desaparecendo polo proceso de biorremediación.

Alberto del Corral, o responsable de todo o operativo da empresa española Repsol que gañou o concurso para facerlle fronte ao chapapote que quedaba no *Prestige* afundido, declarou publicamente (o que foi recollido polos medios galegos, dos que algún publicou unha entrevista con este responsable –*El Faro de Vigo*, de 28-09-04, p. 23– co titular: “*Hemos desactivado la bomba biológica del Prestige*”): “*Mucha gente no daba un duro por el éxito. La ingeniería española ha dado un gran salto en el mundo al actuar con gran precisión con robots a 3.800 metros de profundidad; hemos abierto una frontera trabajando a 3.800 metros. Hemos ideado un sistema de lanzaderas que es pionero en el mundo. Y, sobre todo, hemos operado donde nadie lo ha hecho antes con robots que pueden mover piezas, operar válvulas, realizar trabajos casi como el brazo y la mano de un hombre. El salto ha sido de 2.500 metros a casi 4.000 metros. Se puede llegar más abajo, el truco es creer en un proyecto, crear un grupo que trabaje unido, que ponga toda su creatividad y sus conocimientos en marcha y que ejecute la operación. Pero se puede, mañana mismo admitiríamos el reto de ir más abajo todavía*”.

Para o proceso de biorremediación contou co soporte científico da Universidade de Granada –que foi a que levou a cabo este proxecto, o grupo de Microbioloxía Ambiental da dita Universidade, e que lle reportou un gran prestixio internacional– á que se lle uniron a asesoría técnica da Universidade de Texas, do Instituto de Oceanografía de Marsella e do Centro de Tecnoloxía de Repsol de Móstoles.

Con relación á contratación de operativos de salvamento estranxeiros, que non españois (galegos e doutras partes de España), o Goberno español respondeu a unha pregunta parlamentaria do PP sinalando que en todas as operacións de rescate da tripulación e do barco *O Bahía* se utilizaron medios pertencentes a Sasemar

(Sociedade do Salvamento e Seguridade Marítima), Xunta de Galicia, Armada española, Exército do Ar, Servizo de Vixilancia Aduaneira, Garda Civil, Cruz Vermella e pesqueiros da zona.

Non obstante, fíxose público por *La Voz de Galicia* (09-06-04, p. 27) o seguinte titular: “*Fomento* (refírese ao ministerio do Goberno español con este nome) *no pediu a la Armada un buque especializado en buceo a profundidad. La embarcación se encuentra amarrada en el complejo naval de Algameca, en Cartagena. El «Neptuno» participó en 1998 en la recuperación del cuerpo de un piloto a 70 metros*”.

Esta noticia de *La Voz de Galicia* di tamén: “*que ninguna empresa española cuenta con tales medios, pero sí la Armada, que posee el «Neptuno», especializado en inmersiones profundas, en el Centro de Buceo de la Armada, en Cartagena. El Ministerio de Defensa confirmó ayer (08-06-04) que Fomento no le ha solicitado que el buque militar «Neptuno» (A-20), dotado de los más avanzados medios para las inmersiones, participe en las tareas de recuperación de los cadáveres que se hallan en el interior de «O Bahía»*”.

Engade *La Voz de Galicia*: “*Los tripulantes del «Neptuno» conocen bastante bien Galicia, pues, después de la catástrofe del «Prestige», entre abril y mayo del 2003, la nave participó en la inspección y limpieza de fondos de illas atlánticas*”.

“*El «Neptuno» dispone de dos cámaras hiperbáricas y de un robot tipo Scorpio, con brazo articulado, que es capaz de funcionar a unos 600 metros de la superficie*”.

“*El buque «Neptuno» cuenta con profesionales capaces de realizar los trabajos. Algunos buzos españoles ya han participado en inmersiones más profundas (de los 70 metros, donde está hundido «O Bahía»). Ivars Perelló (uno de los profesionales del «Neptuno») llegó a bajar 487 metros en una campana de inmersión en la costa centroamericana. Existen equipos en Francia, Italia y Holanda, capaces de trabajar por debajo de los 300 metros*”.

Logo desta noticia, con todo, a Secretaría Xeral de Pesca Marítima, e segundo se informou publicamente o 13-08-04, deu a orde para trasladar o barco oceanográfico *Vizconde de Eza* (construído no ano 2000 en Vigo por un estaleiro privado fundado no ano 1977 e que se dedica á construción de todo tipo de barcos. Este mesmo estaleiro gañou por concurso, convocado polo Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación do Goberno español a finais do ano 2003, a construción de dous novos barcos científicos, o que situará a España á cabeza da investigación oceanográfica mundial) á costa de Almería para participar na busca do pesqueiro *Enrique el Morico* que naufragou co seu patrón a bordo mentres faenaba a 26 millas de punta Entina-Sabinal. O buque de investigación con sede en Vigo atopábase desde había un mes en augas da Organización de Pesquerías do Atlántico Norte (NAFO) realizando unha prospección na zona do banco Flemish Cap. Este estudio foi considerado de importancia para a frota galega que opera na dita zona, pois os armadores, en virtude dos resultados conseguidos con el, apoiarían ante a NAFO un incremento da cota do fletán que sufriu un recorte do 52% no ano 2004 pola mala situación do stock deste peixe.

O buque oceanográfico español debería, xa que logo, abandonar as súas investigacións, segundo informou o patrón maior da Confraría de Adra (Almería), Francisco Jiménez, quen sinalou que o barco podería estar na costa almeriense o 24 ou o 25 de agosto de 2004. O *Vizconde de Eza*, con tecnoloxía de última xeración, trataría de localizar o pesqueiro afundido e ao seu patrón que está desaparecido.

Logo destas noticias, e malia das grandes emocións e solidariedades por parte das autoridades e doutras instancias que momentaneamente se xeran publicamente, e ante os graves accidentes marítimos e doutro tipo (catástrofes, atentados), parece que hai dúas pesas e medidas á hora de intervir nos ditos accidentes co material técnico, cos operativos dispoñibles polo Estado para recuperar, se é posible, os cadáveres dos desaparecidos e para, se é o caso, refrotar os restos dos barcos afundidos co fin de facer unha investigación sobre os sinistros, sobre os afundimentos, o máis rigorosa posible e co maior número de probas. Investigacións que son fundamentais para tratar de evitar novos accidentes, crear bancos de datos sobre eles e programas informáticos para revisar os plans de continxencia, as medidas e os operativos de salvamento, etc.

Pero hai máis; a principios de setembro de 2004 fíxose público que o buque oceanográfico *Vizconde de Eza* estudará o 13 e o 24 de xaneiro do ano 2005 o impacto sobre os fondos mariños da modalidade de pesca de arrastre polo método do tren de bolos. Estamos, xa que logo, ante unha proba máis de que este barco con sede en Galicia podería terse utilizado no caso de *O Bahía* en lugar de contratar empresas doutros países para facelo.

En función do informe científico que se faga despois desta investigación dos fondos mariños polo *Vizconde de Eza*, o Goberno español decidirá se permite que se continúe pescando con este conflictivo aparello cuxo emprego vén provocando enfrontamentos entre a frota pesqueira galega (que o usa), a frota asturiana, etc. Grupos ecoloxistas, ademais, queren que a prohibición non lles afecte só aos barcos da frota española que se valen deste aparello na franxa das 12 millas, senón que se estenda aos barcos que operen en augas comunitarias. O Goberno español, ademais de querer contar con datos fundados (que completen as prospeccións e os informes científicos que se fixeron en outubro de 2003), quere que a prohibición do tren de bolos (se está debidamente xustificada) estea avalada pola Unión Europea e que non lle afecte só á frota española.

Está claro que, á luz do que sucedeu cos barcos pesqueiros sinistrados, o galego *O Bahía* e o andaluz *Enrique el Morico*, por citar só estes dous, cómpre unificar en España (e noutras partes nas que participe a Administración española) os criterios de utilización dos barcos oceanográficos en casos de sinistros marítimos (algún deles, ademais, con sede en Galicia), dos que baixan a grandes profundidades. Galicia non pode verse discriminada á hora do emprego dos mesmos para tratar de localizar os barcos afundidos, sinistrados e estudar a súa situación; localizar no seu caso os cadáveres de tripulantes, de mariñeiros desaparecidos debido ao sinistro; recuperar, se é posible, os barcos afundidos, os seus restos (e non só as balsas salvavidas) ou colaborar nesta tarefa.

3. SOBRE A LEXISLACIÓN, INVESTIGACIÓN E INFORMACIÓN DOS ACCIDENTES MARÍTIMOS

O convenio internacional SOLAS (siglas en inglés da Convención para a Seguridade da Vida Humana no Mar de Nacións Unidas) obriga a investigar cada un dos accidentes marítimos non só para buscar responsabilidades, senón tamén para corrixir os erros de cara a evitar novos sinistros. A Comisión Permanente de Investigación de Sinistros Marítimos está regulada en España desde maio do ano 2001 e a súa posta en marcha depende do Ministerio de Fomento e a través da Dirección Xeral de Mariña Mercante, que depende da Secretaría de Estado de Infraestruturas e Transporte, e que é a encargada de xestionar e desenvolver o “Plan nacional de servizos especiais de salvamento da vida humana na mar e da loita contra a contaminación do medio mariño” (PNS 1994-1997, 1998-2001, 2002-2005; etc.). Hai outros plans, outras leis sobre a contaminación e os accidentes marítimos; hai, tamén, convenios e directrices europeas e internacionais sobre a seguridade marítima para os barcos, para os portos (que se equiparan neste sentido cos aeroportos no relativo á loita antiterrorista, á emigración ilegal).

En España (e noutras partes), como se viu cos accidentes do petroleiro *Erika* (decembro do ano 1999) en Francia ou de barcos como o *Casson* (con produtos químicos en decembro de 1987, xaneiro de 1988), os petroleiros *Mar Egeo* (decembro do ano 1990) e *Prestige* (novembro do ano 2002) en Galicia, por referirnos aos últimos accidentes dunha ampla lista (sinalemos o caso do barco petroleiro e de produtos químicos *Baltic Carrier*, construído no ano 2000, con bandeira de conveniencia das illas Marshal, que levaba unha carga de 30.000 toneladas de fuel pesado (chapapote) e que tivo un choque no Mar Báltico- Dinamarca o 29 de marzo do 2001 e que provocou un vertido de 2.700 toneladas de chapapote), pero tamén no caso dos accidentes de tráfico, dos lumes forestais e doutros sinistros, teñen que producirse graves e reiteradas catástrofes, numerosos mortos, importantes perdas para que se lexisle, para que se tomen medidas máis contundentes e, aínda así, con problemas e con dificultades para aplicarse. Este foi o caso, por exemplo, do *Prestige*, logo de terse acordado a posta en vigor da Axencia Europea de Seguridade Marítima, o que non se fixo como os paquetes de medidas “Erika I” e “Erika II” aprobadas logo do caso *Erika*. Estas iniciativas e medidas para defender a seguridade marítima non puideron aplicarse debido, entre outras cousas, aos intereses en xogo cos monocascos, co tráfico e co negocio portuario, marítimo, etc. de países como Grecia, Holanda e Inglaterra. Por non falar dalgún dos novos países que entraron na Europa a 25, de Rusia e doutros, e que interveñen no negocio marítimo máis arriscado, propenso aos accidentes, con escuras montaxes societarias, barcos máis vellos, tripulacións moito menos preparadas e cunhas duras condicións de vida e de traballo, inspeccións moito máis tolerantes cando se realizan, etc.

Outro tanto sucede coa Organización Marítima Internacional (OMI) da ONU, controlada polos países que teñen máis bandeiras de conveniencia.

Neste sentido, foron exemplares as medidas tomadas nos Estados Unidos logo da grave catástrofe en Alaska do petroleiro *Exxon Valdez* (marzo de 1989), e que se

converteron en referenciais, como é o caso do informe *Oil in the Oceans, the Short and Long Term Impact of a Spil* do Congreso americano (1990), ou a exemplar lei americana *Oil Pollution Act*. Pero iso non impide considerar que non abonda con tomar medidas nun país e facer a manga ancha noutros para sacar tallada co tráfico marítimo internacional aínda a custa de sacrificar a seguridade e o medio. Lembremos unha vez máis os erros debidos (por referirmos agora só a estes) á Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación dos Barcos e, en concreto, á certificadora dos Estados Unidos a American Bureau Shipping, que foi a que certificou ao *Prestige*. ¡Vaia un certificado!, ¡vaia paquetazo!

Para o caso de *O Bahía* o presidente da Comisión de Investigación deste accidente (prevista no convenio internacional SOLAS asinado por España) é o subdirector xeral de Tráfico, Seguridade e Contaminación Marítima, ademais de cinco vocais que nomea a Administración central e o capitán marítimo da Coruña (a área na que se produciu o accidente).

O grupo de investigación debe empezar a investigar desde o momento que se produce o accidente e, ademais de reconstruír os feitos, debe recadar toda a información sobre todos aqueles asuntos e cuestións que sirvan para esclarecer o sinistro marítimo:

- Sobre o barco, a súa construción e as posibles modificacións, os posibles cambios estruturais que puidesen terse realizado nel e ter afectado á súa estabilidade.
- Sobre o funcionamento correcto dos equipos do barco, dos seus aparellos, do material de salvamento e da disposición deste. Como, por exemplo, se a balsa ía trincada correctamente, o que debería provocar o seu despregue automático cando un accidente, o que, segundo se informou polos diversos medios galegos, non sucedeu no caso do *O Bahía*; se as radiobalizas tiñan adxudicado un MMSI, é dicir, un código de nove díxitos que debe informar sobre o nome e a nacionalidade da embarcación. Sen embargo, e para facer posible esta identificación, o barco debe ter instalado o Sistema Mundial de Socorro-GDMSS. Un 80% dos barcos españois non dispoñen do sistema mundial de socorro. Este sistema GDMSS deberá ser integrado en todos os barcos antes de xullo do ano 2005, os cales se verán obrigados a substituír as canles convencionais de transmisión. A radiobaliza do *O Bahía* lanzou o código MMSI do barco vía satélite pero non proporcionou o indicativo de chamada, o que puido deberse a unha incorrecta programación ou a un atraso na actualización das bases de datos das radios costeiras. Cómpre darse conta de que só un 20% dos barcos censados en España se integraron no Sistema Mundial de Socorro, polo que na actualidade hai barcos galegos e doutras partes de España nos que se superpoñen a comunicación por mar a través da voz, pola canle 16 de VHF, coa transmisión de datos pola canle 70 da chamada dixital dos busques que incorporaron xa os novos equipos; superposición que dá lugar a falsas alarmas, a erros que poden ser fatais á hora do salvamento ao facer perder tempo. Poderían engadirse máis exemplos sobre o funcionamento correcto dos equipos, dos aparellos, do material de salvamento.

- Sobre a tripulación, a súa titulación, se estaba en regra.
- Sobre os aparatos, os materiais que levaba a embarcación para ver se funcionaban correctamente e se estaban ben dispostos.
- Sobre se o barco levaba os aparellos adecuados para as zonas que tiña autorizadas para a pesca.
- Sobre se a ruta que seguía era a correcta de acordo coas condicións do mar.
- Sobre se o barco pasou todos os requisitos de homologación, as diferentes inspeccións.
- Sobre todos estes aspectos que vimos de citar e outros que sirvan para esclarecer da forma máis completa e rigorosa posible os motivos do accidente, do naufragio, das mortes, das desaparicións.

Volvendo ao *O Bahía*, sería moi importante tratar de recuperar os seus restos, refrotalos para facer unha investigación o máis completa posible sobre as causas do seu afundimento e da perda das dez vidas que levaba, de toda a súa tripulación. O que, ademais, pediron os familiares da tripulación do *O Bahía* “*para saber o que ocorreu*” e non se conforman unicamente co rescate da balsa salvavidas que foi o que mandou rescatar a comisión oficial de investigación do caso *O Bahía*. Os familiares mostraron tamén a súa vontade de comparecer ante o Xulgado de Carballo (A Coruña), onde está aberta unha investigación sobre este sinistro, e de negociar conxuntamente coa aseguradora, un grupo holandés “*Protección e Indemnización*” (P&I), aínda que as xestións as realizan por medio da Mutua de Risco Marítimo (Murimar). Oito familias da tripulación de *O Bahía*, que sinalaron que non tiveron acceso á póliza do seguro, rexeitaron unha oferta pola que cobrarían por cada un dos tripulantes unha cifra de entre 18.000 e 21.000 euros e sinalaron que será o xuíz o que a estableza. Sobre as posibles irregularidades en materia de seguridade de *O Bahía*, consideraron que “*detrás dos posibles erros está a Administración, que non debeu permitilos*”. De aí, a necesidade de refrotar o barco e de facer unha investigación o máis rigorosa posible para poder determinar con mellor coñecemento de causa o que realmente sucedeu no dito sinistro. Pola súa parte, o Bloque Nacionalista Galego (12-10-04) daba conta do incumprimento do acordo alcanzado no Parlamento galego hai tres meses, e que pedía ao Goberno central español que realizara unha investigación sobre o sinistro de *O Bahía*. Investigación que xa dixemos que é obrigatoria pola firma de España de acordos internacionais neste sentido (o citado convenio internacional SOLAS). O accidente de *O Bahía* tivo lugar o 2 de xuño do ano 2004 (02-06-04), é dicir, cando se está escribindo este traballo (25-10-04) van transcorridos máis de 3,5 meses e, segundo o BNG, o Parlamento galego non recibiu comunicación oficial ningunha do Goberno español sobre este caso.

Para levar a cabo esta investigación, entre outras cousas, hai que recompoñer debidamente todo o historial de *O Bahía*, especialmente do que sucedeu os días anteriores, do estado real da súa tripulación en relación coa legalidade, das posibles

modificacións que se fixeron no barco, do que pasou na travesía xunto a outro barco, do afundimento, das diferentes intervencións do operativo de salvamento para comprobar se chegaron a tempo e co material e co persoal adecuados, se interviñeron correctamente, etc. É dicir, cómpre investigar todo aquilo próximo e afastado que, directa e indirectamente, puidera ter contribuído, puidera ter dado lugar, a este accidente e ao seu mortal desenlace.

O noruegués Mans Jacobsson, director do Fondo Internacional de Compensación de Danos por Derrames de Hidrocarburos (FIDAD) –este fondo está integrado por 91 estados–, é o responsable do informe deste organismo que propuxo (o 18-10-04) demandar (para tratar de recuperar os 150 millóns de euros que se lles entregaron como indemnización aos afectados pola marea negra causada polo *Prestige*) á clasificadora americana ABS (anteriormente citada) que certificou, que deu o plácet ao petroleiro *Prestige* para que puidera navegar.

Mans Jacobsson escribiu no dito informe o seguinte: “*Nos últimos anos a cuestión da seguridade marítima converteuse nun asunto de crucial importancia e é posible que os tribunais, especialmente os europeos, estean máis inclinados a atopar responsabilidades en situacións extracontractuais, sobre todo naqueles casos nos que houbo negligencia ou se contribuíu a causar un accidente con contaminación*”.

Noutras nacións contan con organismos especializados para facerlle fronte aos accidentes, para previlos, para tratar de refrotar os barcos afundidos e conseguir dos pecios todo aquilo que poida servir para estudar as súas causas. Á vez fanse debates serios e rigorosos sobre os accidentes marítimos importantes nos parlamentos e noutras instancias públicas e, por suposto, nos medios de comunicación públicos e privados. Hai medios de comunicación públicos e en concreto televisións (en Francia, en Italia, etc.) que fan programas sobre todo o que ten que ver nacional e internacionalmente co mar, como o excelente programa francés *Thalassas* (que emite tamén a televisión pública internacional francófona TV5), pero non parodias de debate ou debates politiqueros como, polo xeral, sucede nos medios españois centrais e autonómicos, nos cales hai moi poucos debates, programas serios e rigorosos sobre os problemas nacionais e internacionais máis importantes, que máis preocupan á cidadanía, sobre sectores que, como o marítimo español (en todas as súas facetas) e, aínda máis, o galego, sexan moi importantes desde o punto de vista histórico, económico, turístico, paisaxístico, cultural e social.

Posto que en Galicia, nos barcos galegos e/ou con tripulación galega, nos que pasan por Galicia, dáse unha das maiores porcentaxes de accidentes de España e de Europa tanto de pesqueiros como doutro tipo de barcos; posto que Galicia é unha das maiores potencias pesqueiras do mundo e en Galicia hai un corredor marítimo por onde pasan un gran número de barcos (no informe titulado *Libro blanco sobre el Prestige*, de agosto de 2003, coordinado por Constantino Méndez e por Álvaro Frutos e no que participaron, como figura nel cos seus nomes e apelidos, preto de 40 expertos, profesionais marítimos e representantes de grupos ecolóxicos como

Greenpeace e outros, dise o seguinte: “*Cabo Finisterre es una de las zonas de mayor densidad de tráfico marítimo del mundo. Se estima en casi 100.000 los buques de toda naturaleza que utilizan el corredor marítimo de Finisterre cada año, de los que más de 40.000 transportan mercancías peligrosas de acuerdo con el criterio definido en el Código IMDG de la OMI y notifican su paso por el mismo*”; outras publicacións reducen esta cifra a 42.000 barcos ao ano e 12.000 con mercadorías perigosas). Sería conveniente que en Galicia e en España os organismos correspondentes para facer fronte en todas as súas facetas (no relativo á prevención e loita desde o punto de vista executivo, lexislativo, xudicial, económico, profesional, laboral, cultural, infomediático, etc.; á investigación científico-técnica, o persoal e material especializado, á información-divulgación-formación, aos operativos de salvamento dentro e fóra dos barcos, etc.) aos accidentes marítimos e investigalos debidamente, fosen eficaces, rigorosos e dispuxesen de todas as dotacións necesarias para traballar nas mellores condicións posibles á hora de combater eses sinistros e de reducir a súa porcentaxe.

4. QUE PASOU EN CONCRETO NO CASO DE O BAHÍA

No caso do patrón e do barco *O Bahía* estamos –segundo se informou inicialmente polas autoridades, por diferentes responsables do sector e polos medios de comunicación– ante unha persoa experta, formada en materia de seguridade e con ampla experiencia, e ante un barco de cinco anos (foi construído no ano 1999) de aceiro que, segundo se dixo nun principio, reunía as mellores condicións, posuía os últimos adiantos e superara todos os controis.

Démonos conta de que, segundo unha interpelación no Parlamento galego que se fixo a principios de setembro de 2004 polo Bloque Nacionalista Galego, o conselleiro de Pesca e Asuntos Marítimos da Xunta de Galicia, Enrique López Veiga, sinalou que actualmente son 210 os barcos que se dedican ao cerco, que a súa idade media é de 18 anos, que se despezaron 34 barcos, que a renovación desta frota foi moi importante nos últimos anos e que as axudas europeas para a renovación dos cerqueiros rematan no ano 2005, aínda que hai un acordo entre o Goberno central e as comunidades para recorrer esta decisión na Unión Europea e aumentar os prazos. Pola súa parte, a Federación Galega de Confrarías, que se constituíu logo de seis anos de enfrontamentos co referendo dos seus estatutos por parte do Consello da Xunta de Galicia o 21 de outubro do ano 2004, vai representar, segundo os seus representantes, á “*maior frota de baixura de España*” e, segundo o que se perfila como presidente da nova Federación Galega, o presidente da Federación de Confrarías da Coruña, Evaristo Lareo, a súa dimensión e influencia no sector coa representación de 62 pósitos e mais de 6.000 barcos de baixura, segundo se publicou na presentación pública da nova Federación, daralle moita forza e autoridade non só en España senón tamén en Europa. Segundo a base de datos da Consellería de Pesca (ano 2003), Galicia ten 6.782 embarcacións. En canto ao perfil da frota galega,

está composta en máis dun 76% por embarcacións de menos de 12 metros de eslora, mentres que a frota de entre 12 e 24 metros supón o 16%. Só o resto dos buques supera os 24 metros de eslora e unicamente un atuneiro de grande altura supera os cen metros. Por caladoiros, o groso da frota opera no Cantábrico e no Noroeste, onde mandan os buques que empregan artes menores, case 5.000 unidades, seguidos dos cerqueiros (209) e dos arrastreiros (110).

Como se pode comprobar, e en función dos datos ofrecidos polo conselleiro de Pesca, *O Bahía* era un barco moito máis novo cá media dos cerqueiros galegos (as cifras dos barcos galegos que dan uns e outros non coinciden. ¡Ollo! que en Galicia, e como sucedeu no caso de *O Bahía*, tamén hai mariñeiros, pescadores “sen papeis” que non se rexistran. ¿Sucede tamén cos barcos?). Pero, non nos enganemos, aínda que cómpre ter os barcos (e os mariñeiros) en regra, en bo estado e que non se eternicen traballando no mar, incluso, e como veremos máis adiante, ao analizar o que din os expertos, os Rolls-Royce da pesca, da mariña mercante, etc., teñen graves accidentes marítimos, pois preto dun 80% dos accidentes débense a erros humanos. Cos mellores coches, camións, avións, trens, coas mellores maquinarias tamén se producen graves accidentes e catástrofes.

Volvendo ao accidente de *O Bahía* vemos que, transcorridos uns meses, as cousas xa non estaban tan en regra como parecía e como se dixo nun principio. Fíxéronse críticas ao deseño do barco en relación coa súa estabilidade; apúntase que puideron terse feito modificacións no barco que terían modificado a súa estabilidade; e tamén se di que os controis, as inspeccións que se veñen facendo sobre este tipo de embarcacións, coma no caso de *O Bahía*, son insuficientes, non están ben feitas. O cal, segundo diferentes expertos (máis adiante inclúense opinións destes), é moi importante para a seguridade. Tamén, e como veremos, se sinalaron atrasos, erros no operativo de salvamento dentro e fóra do barco.

O patrón, segundo se informou, tiña arrendado o barco. Neste sentido cómpre sinalar que non só as condicións do barco senón tamén as condicións de traballo –socioeconómicas, empresariais, financeiras, etc.–, as condicións de preparación, de responsabilidade tanto dos armadores-armazóns societarios como do patrón, do persoal profesional e técnico como da tripulación, etc. e, por suposto, a forma en que se levan a cabo os diferentes controis e inspeccións que se establecen nos diferentes niveis poden influír á hora de asumir maiores ou menores riscos dentro do barco e á hora de que se produzan máis ou menos accidentes.

Chama a atención que o patrón, á vista do temporal e cunhas ondas de tres a cinco metros, cunha forza do vento de oito nós (máis de 90 km por hora) e dadas as condicións de estabilidade do barco, non se decidise a entrar nos portos que tiña tan preto, como lle recomendou un amigo polo radioteléfono e como fixo outro barco pesqueiro que facía a mesma travesía.

O barco estaba facendo a costeira da anchoa que non lle saíra ben. O salario mensual dos mariñeiros da costeira da anchoa é de 166.000 pesetas ao mes. *O Bahía* estivera un mes varado por unha avaría no porto de Pasaxes (País Vasco) por-

que se lle estragara o aparello e posteriormente tivo que facer un cambio no motor no que por un erro lle entrara auga. Agora regresaba a Vigo para ver se a costeira da sardiña lle era máis propicia. A noite do martes (02-06-04), véspera do accidente, descargou no porto de Burela (A Mariña, Lugo) onde a tripulación pasou a noite. Ao día seguinte saíu para Vigo e outra embarcación pesqueira pontevedresa –o *Novo Ameixa*– acompañouno, pero esta logrou superar o temporal na costa de Fisterra e chegar ao porto de Cangas onde descargou o seu aparello.

Un amigo do patrón do cerqueiro afundido falou con el dúas horas antes do accidente. Díxolle que baixase o gas (“*amodera, amodera*”), e o patrón de *O Bahía* contestoulle que tiña que deixalo e facerse cargo do temón, pois o mar puxérase moi encrespado. No momento do suceso, como sinalamos, había ondas de tres a cinco metros e a forza do vento chegaba a oito nós. Este amigo díxeralle previamente que atracase en Laxe, pois había moi mal tempo, pero o patrón contestoulle que tiña que chegar a Vigo e que as cousas non lle estaban saíndo ben⁴.

5. SOBRE OS EQUIPAMENTOS DE SALVAMENTO EN RELACIÓN CO CASO DE O BAHÍA E DOUTROS BARCOS: CARENCIAS, FALSAS ALARMAS, ATRASOS, A IMPORTANCIA DAS TRANSMISIÓNS E DOUTRAS UNIDADES DE SALVAMENTO...

En relación co momento no que se produciu o accidente de *O Bahía* e á hora de intervir o operativo de salvamento dentro e fóra do barco, de poñer en acción os seus diversos medios, unidades, helicópteros, etc., cómpre pararse un pouco e analizar o que sucedeu.

A activación da radiobaliza de *O Bahía* detectouse no centro satelitario de Maspalomas (Gran Canaria) ás 19:34 horas (hora española) do día 2 de xuño de 2004. A hora reflicte o posible momento do accidente, do afundimento do cerqueiro galego. Ás 20:08 horas (hora española) Maspalomas coñeceu as coordenadas da radiobaliza activada pero non o seu indicativo de chamada, pois non estaba personalizada, polo cal non se sabía de que barco se trataba.

Anteriormente xa nos temos referido a este problema da falta de identificación dos barcos sinistrados debido á non actualización das súas transmisións de socorro, o cal debería tamén ser investigado e actualizado para os efectos das inspeccións dos barcos, pois estes e outros medios de socorro (como todos os de salvamento e non só os infraestruturais, materiais e técnicos, senón tamén os relativos ao persoal, a que este sexa suficiente, responsable e estea ben preparado, sexa adestrado regu-

⁴ Ademais dos indicadores materiais á hora de analizar a realidade e dos problemas sociais, como neste caso os accidentes marítimos, cómpre ter en conta os chamados indicadores de disposición. Estes refírense ás actitudes e comportamentos, á disposición dos axentes intervinientes no asunto, no sector, na empresa, etc., que se está analizando. O que esixe facer análises cuantitativas e cualitativas e dispoñer de bancos de datos sobre os diferentes indicadores.

larmente, disposto e con bos medios para actuar coa maior rapidez e eficacia en casos de naufraxios, graves accidentes), o seu bo uso e actualización permanente, a súa debida encarnación, socialización, institucionalización e divulgación, poden contribuír a salvar moitas vidas, a evitar moitas vítimas.

Seguindo con *O Bahía*, a radiobaliza si facilitou o código da chamada selectiva dixital do sistema mundial de socorro e que non figura na base de datos do dito sistema. Ás 20:20 horas, o operativo galego de socorro “Salvamento Marítimo”, dependente da Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos da Xunta de Galicia, informou ao helicóptero *Helimer-Galicia* (dependente do operativo Sasemar, a Sociedade de Seguridade e Salvamento Marítimo dependente do Ministerio de Fomento do Goberno español) con base en Alvedro (aeroporto da Coruña) sobre a activación dunha radiobaliza. Ás 20:35 horas, Salvamento Marítimo facilitoulle ao *Helimer* unhas coordenadas na área das illas Sisargas, onde podería ter ocorrido o accidente. Ás 20:45 horas despega de Alvedro o *Helimer*, chegando á zona das Sisargas ás 21 horas. Rastreado a zona que marcaban as coordenadas, o *Helimer* atopou varios chalecos salvavidas e bombonas de butano aboiano no mar. Co combustible mínimo imprescindible para chegar ao aeroporto de Lavacolla en Santiago de Compostela, pois o aeroporto de Alvedro pecha durante a noite, o *Helimer* abandona o rastreo. Foi substituído polo helicóptero *Pesca II* do operativo galego de salvamento e que ten a súa base en Celeiro (Lugo). Ás 21:07 horas Salvamento Marítimo instrúe a Finisterre Radio que emite *Mayday Relay (MDR)*, é dicir, unha mensaxe de socorro sobre a activación dunha radiobaliza sen especificar o seu tipo e que non posúe o indicativo de chamada nin o código do MMSI. Código que, como temos dito anteriormente, non figura na base de datos do sistema mundial de socorro, é dicir, que en principio non pertence, non identifica a ningún barco. Ás 21:36 horas Salvamento Marítimo considera a activación da radiobaliza como unha alerta real; transcorreran dúas horas desde o primeiro sinal. Ás 22:15 horas o remolcador *Ibaizabal Dos* de Sasemar saía do porto da Coruña rumbo ás Sisargas e chegaría á zona ás 00:15 horas. Estimouse que Salvamento Marítimo, ao non recoñecer ata as 21:36 horas que se trataba dunha alarma real, este non recoñecemento pon de manifesto que desde as 20:08 horas ata as 21:36 horas a consideración que se lle deu á activación da radiobaliza foi dunha falsa alarma, o que implicou toda unha serie de atrasos á hora de intervir salvamento no accidente de *O Bahía*.

A posta en funcionamento do Sistema Mundial de Socorro deu lugar a un gran número de falsas alarmas. Iso debería dar lugar a unha urxente intervención por parte das autoridades responsables para corrixilo. As falsas alarmas provocan un gran desconcerto e desconfianza nos centros receptores porque, ao ter que atender un elevado número de emerxencias abortadas, isto fai que se estenda a sospeita de que, cando se produce un caso de socorro real, este poida ser falso, o que pode atrasar todo o proceso de salvamento. No período 1999-2001 gastáronse en España 14.000 millóns de pesetas como consecuencia das saídas de unidades marítimas e aéreas por falsas alarmas.

Analícemos agora os atrasos que se produciron na intervención das unidades de salvamento no caso de *O Bahía*:

- Atraso con relación ao MDR (mensaxe de socorro) de Finisterre Radio, pois a confirmación das coordenadas produciuse ás 20:08 horas e a hora de instrución de Finisterre Radio atrasouse ata as 21:07 horas.
- Atraso con relación á alerta real de salvamento marítimo, pois a hora de instrución do *Helimer* foi ás 20:20 e a hora da alerta real atrasouse ata as 21:36 horas.
- Atraso con relación á confirmación de coordenadas en Maspalomas, pois a hora de confirmación foi ás 20:08 e a alerta real non chegou ata as 21:36 horas; ademais, o helicóptero *Pesca II* que substituíu ao *Helimer* non chegou á zona ata as 22:35 horas, e o remolcador Ibaizabal Dos chegou ás Sisargas ás 00:15 horas.
- As tripulacións dos ditos helicópteros denunciaron xornadas de ata 24 horas, sen os descansos regulamentarios (o que pode ser moi perigoso), nun rescate como o de *O Bahía*. A falta de pilotos obriga aos descansos nos domicilios particulares, o que provoca atrasos en caso de mobilización ata o aeroporto, ao non ter tripulacións a pé de helicóptero. Os sindicatos CC.OO., UXT e SEPLA o 13 de outubro de 2004 rompían as negociacións coa patronal AECA (Asociación Española de Compañías Aéreas) nas que negociaban o primeiro convenio do sector de helicópteros que inclúe tanto a pilotos como a técnicos de mantemento e de rescate. Os ditos sindicatos anunciaron paros se no hai cambios por parte da patronal. Estes paros afectaríanlle en Galicia aos helicópteros *Helimer-Galicia* (Sasemar), *Pesca I* e *Pesca II* (Salvamento Marítimo), a dúas aeronaves medicalizadas e aos helicópteros que operan na extinción de lumes forestais. Os sindicatos, que levan dous anos negociando, reclámanlles aos empresarios que “*cumpran a legalidade*” pero sobre todo no relativo ás xornadas laborais e ás condicións dos heliportos que consideran “*intolerables*”. Sobre as xornadas laborais sinalan que a gran maioría das tripulacións de servizos como as urxencias sanitarias, a vixilancia aduaneira e de costas ou salvamento marítimo terán superado o límite anual das dúas mil horas de actividade que establece o Real Decreto 294/2004. Os sindicatos consideran que, con este incumprimento “*reiterado*” dos horarios laborais, estase poñendo en perigo a seguridade das operacións e das propias tripulacións que, sempre segundo os sindicatos, “*seguen sen contar na maioría dos casos con bases minimamente habitables*”. Os sindicatos apuntan tamén que é habitual por parte dos traballadores destes servizos o descoñecemento dos calendarios anuais de programacións e non dispoñer de materiais de traballo adecuados nin de delegados de prevención de riscos laborais. O persoal de salvamento, como o dos barcos, debe ter unhas condicións laborais, de traballo, dignas, deben ver recoñecidos os seus xustos esforzos (vía pagas de produtividade, promoción, etc.), e eles e os seus representantes deben tratar de conseguir melloras laborais no marco da lei e do xogo limpo, da asunción do principio de responsabilidade polas partes intervinientes. Á vez, ese persoal debe tratar de ser o máis responsable, competente e eficiente posible no seu traballo.
- Anteriormente témonos referido tamén aos posibles atrasos, desconfianzas que xeran nos equipos de salvamento as falsas alarmas e que poden ter que ver coa

non posta ao día por parte dos barcos (e coas autoridades que o permiten) dos equipamentos de transmisión no relativo ás mensaxes de socorro, á localización e identificación inmediata do barco.

Todos estes atrasos que acabamos de establecer poden ter sido cruciais á hora da intervención das unidades de salvamento no accidente de *O Bahía*.

Sobre a importancia das correctas transmisións ao interior e ao exterior dos barcos en materia de salvamento que permitan identificalos automaticamente e conectar o máis rápido posible con eles, evitar falsas alarmas, etc., damos conta do caso do pesqueiro *Siempre Sagrada* con bandeira de Guinea-Bissau, pertencente a un armador de Huelva e que se afundi no océano Atlántico a unhas cen millas do arquipélago de Bissagos, preto das illas de Cabo Verde (Portugal). O naufraxio –devido, segundo se informou, a unha vía de auga cuxas causas se descoñecen– produciuse o 29 de setembro de 2004, momento en que a estación espacial de Maspalomas (Gran Canaria; zona que se atopa na área marítima onde se produciu o accidente) recibiu o sinal dunha radiobaliza captada, en primeiro lugar, por un satélite xeoestacionario e, uns minutos máis tarde, por un satélite polar que detallou a posición en que se producira o sinistro. Á vez que alertou aos organismos de salvamento de España e de Dakar (Senegal), o centro espacial localizou ao pesqueiro *Grove I* (que non figura no censo de barcos españois) que traballaba na zona no momento no que se produciu o naufraxio. O pesqueiro *Grove I* rescatou ilesos aos 18 tripulantes dese barco, que foron trasladados a Dakar. As unidades de salvamento informaron que os mandos, os patróns do *Grove I* eran españois e a tripulación guineanos.

Como se ve neste caso do afundimento do *Grove I* e noutros cómpre non só que haxa unhas boas transmisións dentro e fóra do barco para activar canto antes os equipos de salvamento, senón que tamén é moi importante que haxa unha coordinación eficaz e rendible (de aí a importancia da análise custo-beneficio) entre os ditos equipos, entre os operativos de salvamento das diferentes administracións (de nacións diferentes e no interior de cada nación), entre as súas infraestruturas, aparatos, dotacións profesionais, científicas, técnicas, materiais e humanas. Os operativos de salvamento deben dispoñer dos avances satelitarios, meteorolóxicos, infotelemáticos, de bos bancos de datos sobre os diferentes accidentes que tiveron lugar, de boas simulacións sobre os diferentes tipos de accidentes, de bos materiais para enfrontarse ao mar, etc., e co fin de tratar de evitar os riscos, os accidentes e de minimizar os danos cando se producen. De aí, tamén, a importancia dos acordos, dos convenios internacionais e nacionais, das administracións, das instancias e dos responsables en xogo, para valorar o feito, para levar a cabo accións en común e proxectos conxuntos en materia de seguimento e avaliación dos accidentes marítimos, de salvamento, formación, información e investigación neste campo.

Volvendo ao caso de *O Bahía*, do cerqueiro galego afundido que é o fío condutor deste traballo, Ramiro Otero, responsable do sindicato Comisións Mariñeiras

(*El Correo Gallego*, 11-08-04, p. 16) declarou o seguinte unha vez que se recuperaron algúns dos cadáveres dos mariñeiros de *O Bahía*: “*Non dispoñemos dos resultados das autopsias, pero si dos datos que se filtraron, y estamos seguros de que non morreron afogados. Morreron por hipotermia, o que demostra que os tripulantes do «O Bahía» puideron estar nadando para salvar as súas vidas, aínda que ao final faleceron por hipotermia. Sabemos que sufriron a rotura do tímpano, sabemos que os corpos foron recuperados flotando e sabemos que as persoas que falecen afogadas non aparecen ata os oito ou nove días. Os buzos que temos tamén están convencidos de que morreron por hipotermia*”.

En *La Voz de Galicia* (04-06-04, p. 3), dous días despois de que tivera lugar o accidente do *O Bahía*, a toda páxina no artigo que ten estes titulares: “*Nafragio en las Sisargas: un hundimiento tan rápido que no hubo «mayday»*”; “*Un golpe de mar sorprendió a los tripulantes do pesquero*”, dise o seguinte: “*Las circunstancias que rodearon el siniestro hacen pensar que todo ocurrió de forma muy rápida. Los tripulantes no tuvieron tiempo de lanzar señales de socorro ni tampoco de coger la lancha salvavidas*”. Lancha que, como se comprobou despois, unha vez que a comisión de investigación deste accidente ordenase que se recuperase do fondo do mar (o que se fixo a finais de agosto de 2004 por buzos da empresa Mediterránea), esta seguía na cuberta de *O Bahía*, pregada e pechada na súa carcasa orixinal. Continúa *La Voz de Galicia*: “*la mayor parte de los cadáveres recuperados estaban en ropa interior. Parte de los miembros de los equipos que desarrollaron las labores de rescate comentaron que los marineros no tuvieron tiempo a reaccionar. Debido a las enigmáticas circunstancias que han rodeado el naufragio de la nave, incluso las hipótesis más coherentes siguen sin ofrecer una conclusión clara sobre cuáles fueron los motivos del hundimiento. Los primeros restos del pesquero rondelano aparecieron a las 10,40 horas del miércoles: un chaleco y un aro salvavidas, dos bombonas de cocinar y varias cajas, entre otros enseres. Ayer, antes de aparecer los cuerpos de los cinco marineros, fueron localizadas las redes y trasladadas al puerto malpicano*”.

Como se pode apreciar, en ambos os dous testemuños hai contradicións á hora de establecer o que pasou nada máis ter lugar o accidente. Cómpre que todas as partes intervenientes no caso de *O Bahía* e noutros accidentes marítimos sexan o máis honradas, responsables, rigorosas, profesionais, ponderadas e competentes á hora de actuar, de poñer en marcha os diferentes servizos marítimos (públicos e privados), de informar e pronunciarse, de investigar os accidentes marítimos co máximo rigor. Cómpre evitar calquera tipo de politiquería, de partidismo, de demagogia, de populismo, de corporativismo, de catastrofismo e de medallismo, calquera tipo de corrupción, de xogo sucio, de explotación que pode chegar ao escravismo manifesto ou encuberto, maltrato empresarial e laboral, chanchullismo dentro e fóra dos barcos; cómpre non tratar de sacar arbitraria e inxustamente talladas económicas, empresariais, políticas, sindicais, *ONGenistas*, mediáticas, etc., en torno aos accidentes marítimos, sen por iso deixar de esixir con xustiza xusta e con firmeza as responsabilidades que se poidan deducir no caso dos accidentes maríti-

mos, das inxustas condicións de vida e traballo da tripulación, os equipos de salvamento, etc.; cómpre non poñer en marcha, en nome de salvacións varias, contaminacións do medio, do alimento espiritual, inmaterial, que se unan aos accidentes, ás contaminacións materiais nas súas diferentes versións.

6. SOBRE A INVESTIGACIÓN DO CASO O BAHÍA: BALSA SALVAVIDAS QUE NON SE DESPLEGOU; TRIPULANTES SEN PAPEIS; MODIFICACIÓN DA SÚA ESTRUTURA; REFROTACION DO PECIO; MEDIOS DISPONIBLES...

A unha pregunta parlamentaria de Esquerda Unida sobre por que non se refrotara o pesqueiro *O Bahía*, o Goberno español, responsable do operativo de salvamento Sasemar, e segundo se fixo público a mediados de outubro de 2004, respondeu que das imaxes obtidas do pesqueiro *O Bahía* “*puede deducirse que durante la navegación, la balsa salvavidas estaba unida al buque reglamentariamente, a través de una unidad de destrinca hidrostática*”. Estase referindo con esta unidade a un dispositivo que libera a balsa de forma automática cando esta se somerxe a causa do afundimento máis de catro metros. Polo tanto, esta comisión, ou outros investigadores expertos na materia no caso de que aquela non o faga, terán que investigar a que se debe que o bote pneumático de salvamento non se liberase e non se abrise cando o barco se foi a pique.

Con relación ao refrotamento de *O Bahía* polo que preguntou Esquerda Unida, o Goberno español respondeu que non se fixera porque a comisión de investigación do caso *O Bahía* non o pediu, dado que non o consideraba necesario para realizar o seu traballo. O Goberno español informou, ao responder a unha pregunta parlamentaria feita por Esquerda Unida, que o Ministerio de Fomento, do que dependen Sasemar e a comisión de investigación do caso *O Bahía*, abriu un expediente para determinar por que se despachou ao *O Bahía* con dez persoas cando só tiña autorización para oito; que o Ministerio de Fomento tamén traballa sobre o programa informático que expide os despachos para determinar se existe un erro técnico que puidera conducir á tramitación do permiso; e que dadas as dimensións da tonelaxe do pesqueiro *O Bahía* (35 toneladas), neste barco só tiñan a obriga de ter certificado de supervivencia no mar o patrón e o motorista; así e todo, e sempre segundo o Goberno español, tiñan eses certificados e outros máis especializados que non se esixen por lei.

O problema non só reside en cumprir os trámites burocráticos e dispoñer de numerosos certificados, de diplomas varios que, como sucede en bastantes casos ao igual que coas inspeccións, se conceden de forma rutineira e sen as garantías e verificacións necesarias. Morreron dez persoas e cómpre saber co maior rigor e honradez que é o que fallou, para informar coa maior xustiza posible aos afectados e para tratar de evitar que se volva repetir noutros accidentes marítimos.

Accidentes que cada ano, como vimos informando, veñen producindo un importante número de mortos, de desaparecidos e de vítimas en Galicia. De aí, a necesi-

dade de non limitarse a cubrir burocraticamente o expediente e/ou a buscar todo tipo de argucias para evitar que se leve a cabo unha investigación o máis honrada, profesional, competente e exhaustiva posible que estableza á verdade do que ocorreu no caso de *O Bahía* (e no resto dos accidentes marítimos) e, sobre todo, cando hai mortes e graves danos humanos, materiais, ambientais.

Anteriormente demos conta de que os familiares dos mortos e dos desaparecidos de *O Bahía* pediron que se refrotase este cerqueiro para tratar de “*saber o que ocorreu*” e para establecer as responsabilidades que procedesen. Isto afecta tamén no relativo ás indemnizacións e aféctalle á Administración Pública no caso de que esta sexa responsable subsidiaria por no ter feito en debida forma as inspeccións e, de ser o caso e se se demostra, permitir que un barco circulase sen cumprir os requisitos necesarios en varios aspectos (tripulación sen papeis ou ilegal; modificacións da súa estrutura; problemas coa lancha salvavidas que non se despregou; navegar con moi malas condicións cando outro barco que o acompañaba se retirou a porto e iso que foi advertido do temporal; problemas co operativo de salvamento ao interior e ao exterior de barco; etc.).

Retomando as declaracións de Ramiro Otero de Comisións Mariñeiras en El Correo Gallego (11-08-04, p. 16) a propósito do caso O Bahía, di: “*Necesitamos máis medios e máis adecuados ás características das costas galegas para os servizos de salvamento marítimo. Desde que saltou a radiobaliza (de «O Bahía») ata que se puxo en marcha o servizo de salvamento pasaron máis de tres horas. ¿Por que? Non deron explicacións e non creo que as vaian dar nun futuro, pero estamos convencidos de que se saíran no momento en que saltou a radiobaliza, cos medios técnicos que existen actualmente, poderíanse ter localizado os corpos en movemento dentro da auga e seguramente agora non estaríamos falando de seis mortos e de catro desaparecidos. Temos que darlle un xiro aos servizos de salvamento marítimo para que en casos como os de «O Bahía» poidan actuar de inmediato e localizar ás persoas que nun momento dado haxa posibilidades de salvar*”.

Pola súa parte, a Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueiros (AETINAPE) sinalou, a propósito do caso O Bahía, que os principais problemas que presenta o salvamento marítimo en España son a ausencia de medidas preventivas, a falta de formación, a progresiva redución nas tripulacións e, principalmente, a falta de coordinación. AETINAPE pon como exemplo a tecnoloxía que posúe a Armada e que non se usa con máis frecuencia no rescate de náufragos. É o caso, entre outros, do buque militar Neptuno (A-20), dotado das máis avanzadas tecnoloxías que lle permiten realizar inmersións a gran profundidade.

Con relación á frota da Sociedade de Salvamento e Seguridade Marítima (SASEMAR), que depende da Dirección Xeral de Mariña Mercante (Goberno central español), está composta para actuar nas costas españolas por 5 buques de salvamento de altura, 40 embarcacións de intervención rápida e 7 remolcadores. A isto hai que sumarlle 5 helicópteros que cobren o Cantábrico, Galicia, Andalucía e o Mediterráneo. Sasemar coordina a contribución doutras administracións públicas (autonomías, concellos, etc.) e institucións colaboradoras como a Armada españo-

la, o Servizo de Vixilancia Aduaneira, a Garda Civil, a Policía Nacional ou a Cruz Vermella española entre outras.

Sasemar, con 700 persoas no ano 2003, atendeu 4.319 emerxencias especificadas da seguinte forma: buques e tripulacións 2.219; submarinistas, caídas desde acantilados e similares 829; alertas de radiobalizas e outras 517; falsas alertas 482; protección do medio mariño 202. As embarcacións implicadas nas emerxencias (un total de 2.777) foron as seguintes: 1.600 de recreo; 547 pesqueiros; 341 mercantes; 289 doutro tipo (a maioría pateiras). O número de persoas atendidas foi de 12.150 e os buques controlados polos diferentes centros de coordinación foron 313.240.

Sobre os medios de salvamento con que conta Galicia, temos os seguintes datos: 3 helicópteros; 4 remolcadores; 60 lanchas. O que se completa cun mapa de recursos que se coordina desde cinco centros de control (un da Xunta de Galicia, outro da Cruz Vermella e outros tres de Sasemar na Coruña, Vigo e Porto do Son) que atenden o salvamento e a loia contra á contaminación.

En setembro de 2004 (10-09-04), ante as críticas do deputado do BNG Bieito Lobeira sobre as carencias do salvamento marítimo galego e do que actúa en Galicia, o conselleiro de Pesca e Asuntos Marítimos da Xunta de Galicia, López Veiga, declarou á vez que visitaba en Vigo a construción dun novo remolcador que contará cunha tecnoloxía punta para recoller o fuel vertido ao mar e que adaptará ás características das costas galegas, que “*o servizo de gardacostas de Galicia non ten parangón no resto de España e que é o máis moderno de Europa*”, e sinalou que a renovación da frota de buques remolcadores se completará no ano 2006 coa compra de dous helicópteros dotados cun cuarto eixe do posicionamento automático nocturno e cunha escola de gardacostas que en breve se poñerá en funcionamento en Galicia para formar ao persoal de salvamento. Galicia conta con 29 unidades de salvamento, Andalucía ten 15 unidades, Cataluña 4 e o País Vasco 2.

A Organización Marítima Internacional (OMI) asígnalle a cada nación ribeirega zonas de responsabilidade en materia de busca e socorro (rexións SAR): a España correspondeulle unha superficie mariña de 1,5 millóns de quilómetros cadrados, o que equivale a unha superficie mariña tres veces maior ca do territorio español. España ten máis de 3.500 quilómetros de costa. Segundo as autoridades do Ministerio de Fomento, os medios son suficientes; segundo os representantes dos traballadores de Remasa (Remolques Marítimos S.A., con sede en Madrid) –empresa pública que xestiona á frota do servizo de salvamento marítimo– as cousas melloraron pero deben mellorar moito máis para equipararnos a outros países europeos e, habida conta de que España é unha potencia pesqueira (e, dentro de España, Galicia), ten un importante peso marítimo, moitos quilómetros de costa e una zona de responsabilidade marítima moi ampla.

Esta empresa, que tamén se encarga do rescate das pateiras que chegan ás costas españolas, foi sancionada no ano 2003 en dúas ocasións, segundo as actas das Inspeccións Provinciais de Traballo da Coruña e de Cádiz, por infrinxir os límites legais da xornada laboral dos traballadores en servizo. Segundo o presidente do co-

mité sindical de Remasa, Eric Tarrida, isto débese á falta de persoal e co que non se pode dar resposta satisfactoria aos labores de salvamento, busca, rescate, evacuacións, remolque de embarcacións e limpeza do mar e que, entre outras, esta leva a cabo. Tarrida –que leva 13 anos desenvolvendo as súas funcións de salvamento na Costa Brava– en relación co caso do *O Bahía* declarou (ABC, 20-06-04, pp. 22 e 23): “*La opinión pública sólo conoce un puñado de casos, los que aparecen en los titulares de prensa, pero hay trabajo, y mucho, a lo largo de todo el año. Tampoco se ha hecho un análisis serio de las causas de los accidentes. La explicación se zanja con un golpe de mar o demás tópicos al uso. Todavía no sabemos, por ejemplo, la verdad del «Prestige». Es necesario mejorar la política informativa y realizar inspecciones más rigurosas. Yo, por mi trabajo, percibo los riesgos y me he vuelto un paranoico. El mar es un medio hostil y dependemos de nuestro barco para sobrevivir, por lo que debe estar en las mejores condiciones posibles*”.

Segue ABC: “*El equipo de Remasa tuvo que afrontar un momento crítico el pasado otoño de 2003. El suceso ocurrió en el estrecho de Gibraltar, uno de los puntos calientes de nuestro litoral. El 25 de octubre una patera naufragó en la bahía de Cádiz. Resultado: 36 inmigrantes muertos. La descoordinación y la falta de recursos humanos y técnicos estuvieron en la raíz de la tragedia. Entre los trabajadores de salvamento marítimo cundió el desánimo, pues veían que eran incapaces de cubrir todo. Y revelaron un dato escalofriante: de enero a octubre de 2003, tres de las nueve lanchas que patrullaban por las costas andaluzas habían recogido a más de 2.800 persoas, lo que daba una idea de la necesidad urgente de refuerzos*”.

Segue dicindo Tarrida: “*No nos podemos permitir otro suceso como aquél. Las cosas, en general, han mejorado en los últimos años. A principios de los años noventa había tan sólo 4 buques de salvamento y 4 unidades de intervención rápida para todo el territorio, pero el camino por recorrer aún es largo. Hay más tráfico marítimo ahora, y por nuestras costas pasan a diario auténticos cascarones. Por no hablar del fenómeno de la inmigración ilegal. Faltan recursos humanos y materiales; pero lo que necesitamos no es un golpe mediático, sino la continuidad, mejorar el servicio día a día. Deberíamos acabar con el fatalismo imperante de «ha habido mala suerte, el mar es traicionero» y apostar de una vez por todas por la prevención y por la respuesta coordinada y eficaz*”.

Segue ABC: “*En la Galicia marinera, donde la Costa da Morte continúa siendo fiel a su «prestigio», no se ha encajado bien que para intentar rescatar a los marinos desaparecidos del «O Bahía» se tuviera que recurrir, primero, a buceadores procedentes de Alicante y después a la tecnología del «Bar Protector» de la firma multinacional italiana Saipem (o ABC equivócase e di que a empresa é portuguesa. Trátase dunha empresa italiana de perforación e construción offshore, onshore, centro de enxeñeiros, etc.), un buque cuya especialidad no son los rescates, precisamente, sino el trabajo a gran profundidad en plataformas petrolíferas. Una misión pagada a golpe de talonario que, finalmente, no concluyó con el hallazgo de los cuatros pescadores*” (refírese aos pescadores do *O Bahía* desaparecidos e cuxos cadáveres non foron atopados).

Segue ABC: “Pedro Sánchez, jefe del Centro Nacional de Coordinación de Saseamar, quiere dar por concluida la polémica: «No dudo que nuestros buceadores podrían haber continuado con las labores de búsqueda; de hecho localizaron el barco y rescataron un cadáver. Pero para explotar a fondo el interior del pecio no teníamos la seguridad garantizada al 100 por 100. Por eso pedimos ayuda»”.

Enric Tarrida, pola súa parte, está de acordo en que a seguridade é o primeiro, “pero es necesario contar con medios públicos de nivel para este tipo de trabajos. Sólo en casos muy puntuales hay que recurrir a apoyos externos”.

Segue ABC: “En este litoral castigado por los naufragios y las catástrofes ecológicas protagonizadas por petroleros —«Prestige» en el año 2002, «Mar Egeo» en el año 1992; «Cason» en el año 1987; «Urquiola» en el año 1976 y «Polycommander» en el año 1970, entre otros— se siente una angustiosa orfandad cuando uno de estos gigantes herrumbrosos vomita su veneno al mar. España está muy lejos de los medios contra la contaminación marina de países como Italia, Alemania o Suecia. Los buques mejor equipados se encuentran, como es lógico, cerca de las plataformas petrolíferas del norte de Europa. Saseamar contará con refuerzos en los próximos años. En la actualidad se construyen dos barcos en los astilleros de Vigo, que estarán disponibles en el año 2005, para tareas de salvamento y lucha contra la contaminación. Otros dos de mayor capacidad en la recepción de residuos y el rescate de naufragos estarán operativos en el año 2006. «Queremos que cubran el Estrecho y Finisterre», señala Pedro Sánchez. «Aunque ésas no serán sus bases fijas; se irán moviendo en función de las necesidades». El coste de los cuatro barcos superará los 100 millones de euros. Tal vez supongan el primer paso para «estrechar» el mar que nos toca”.

Así terminaba ABC esta crónica sobre o caso do *O Bahía* e os problemas de salvamento en Galicia e en España.

7. SOBRE A SEGURIDADE AS INSPECCIÓN EN RELACION CON O BAHÍA E OUTROS BARCOS: CHIPS LOCALIZADORES...

Desde o accidente de *O Bahía* (2 de xuño de 2004) ata o 20 de outubro de 2004 en que seguimos traballando sobre este accidente marítimo (e outros), vimos acumulando e tratando información e documentación de instancias públicas, privadas, científico-técnicas, empresariais, profesionais, sindicais, asociativas, de infomedios de comunicación, de instancias internacionais, nacionais, autonómicas e locais sobre o mesmo. A continuación, imos dar conta de diferentes opinións de responsables, de expertos, de profesionais e de implicados neste caso e no problema dos accidentes marítimos.

Un experto construtor de barcos, José Valiña, cre que *O Bahía*, que non tiña moito calado, puido virar cando un inesperado golpe de mar sorprendeu á tripulación. Un técnico da administración marítima galega cre que un barco que navega

en lastre, coas bodegas baleiras e cos depósitos de combustible case nas últimas, coas redes na cuberta, unha ponte moi elevada, cunha escasa visibilidade e co mar en malas condicións, pode virar con bastante facilidade se colle unha onda co mar embravecido, cun temporal que lle fai quedar coa popa e coa proa ao ar.

O responsable do porto de Portosín (A Coruña) indicou que *O Bahía* –o cerqueiro afundido– tiña un defecto bastante grave: a súa ponte era moi alta, polo que lle restaba estabilidade. Segundo estes expertos, o barco tiña moita obra morta (a que está por riba da liña de flotación), o que favorecía o seu balanceo e dificultaría a navegación en condicións desfavorables de temporal. Isto agravábase ao viaxar en lastre e coas redes recollidas, o que reduce o volume da parte somerxida mentres que aumenta o peso da descuberta. Isto, como acaban de constatar expertos na materia, vai en detrimento da estabilidade. Estas consideracións sobre os problemas de estabilidade de *O Bahía* foron dadas por outras persoas implicadas na navegación e na pesca.

Tamén se fala de obras en *O Bahía* que poderían ter reducido a súa estabilidade, o cal sería determinante á hora de explicar o accidente. José Manuel Muñiz⁵, presidente da Asociación de Titulados Náutico-Pesqueiros, declarou en *La Voz de Galicia* (05-06-04, p. 3): “*En otros hundimientos súbitos después se comprobó que habían modificado el barco. Si cargas peso en la parte superior del barco, sube el centro de gravedad y se pierde estabilidad. Para saber lo que pasó en «O Bahía» habrá que inspeccionar el casco*”. O patrón maior da confraría de pescadores de Vigo, José Antonio Tizón, que coñecía ben *O Bahía*, sinalaba no mesmo xornal: “*Pusieron unos tanques de agua en la proa para mejorar la estabilidad*”, á vez que engade: “*El buque era seguro como el que más*”. Non obstante, Alberto Magro, autor do artigo que estamos citando de *La Voz de Galicia* e que ten estes titulares: “*¿Pueden evitarse hundimientos como el del «O Bahía»? Los barcos insumergibles son ya una alternativa viable. Técnicos e ingenieros de la construcción naval coinciden con los pescadores en que, con los requisitos de seguridad marítima actuales, Galicia volverá a sufrir tragedias como la de esta semana*”, Magro faise a seguinte pregunta a propósito do que se dicía de que o barco era seguro como o que máis: “*Si era seguro, ¿por qué se pusieron nuevos lastres para ganar estabilidad?*”. E el mesmo responde subindo e baixando: “*La pregunta se queda sin respuestas. Nadie se aventura a explicarlo, aunque lo cierto es que el «O Bahía» había pasado todos los controles tanto el de Capitanía, antes de autorizar su construcción, como los que se hicieron durante las obras y el que homologó la embarcación*”.

Nos últimos catorce anos (desde 1990) rexistráronse en Galicia un total de 266 mariñeiros mortos. Preto do 80% dos mariñeiros que perden a vida en España son

⁵ Foi invitado a intervir nas conferencias-coloquio que organizo cada curso na Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais de Santiago de Compostela desde os anos setenta ata hoxe (xuño de 2004) co fin de que os estudantes e os investigadores poidan contrastar as teorías, os conceptos, os métodos, as hipóteses, os datos, etc., cos que traballan, cos expertos, cos responsables públicos e privados galegos, españois e internacionais invitados.

galegos. Case o 22% dos que morren fano ao caer ao mar sen levar o chaleco salvavidas⁶, que pode aguantar ao mariñeiro caído ao mar unha media de oito horas. Na Unión Europea só Irlanda e España obrigan aos profesionais do mar a usar chalecos salvavidas para traballar na cuberta.

Cada ano morren en accidentes no mar 24.000 mariñeiros en todo o mundo, segundo a Organización Internacional do Traballo.

Á luz das mortes e desaparicións do barco pesqueiro sinistrado *O Bahía* e doutros barcos galegos, españois e doutros países, que teñen graves accidentes e que dan lugar a numerosas vítimas e desaparicións (moi dolorosas para os familiares que as sofren e durante moito tempo) e a graves problemas ambientais, habería que estudar se é posible a implantación por parte de todos os membros das tripulacións dos barcos dun chip, dun dispositivo, dunha pulseira, etc., que sexa absolutamente fácil de levar, que permita facer todo tipo de tarefas e, o máis importante, que en caso de graves accidentes, de naufraxios, de caídas ao mar dalgún deles ou de verse perdidos no mar, poidan activarse e dar lugar a que os membros da tripulación sinistrada poidan ser localizados no mar cunha maior rapidez. Lembremos que se veñen colocando chips, dispositivos, pulseiras, etc., para controlar a peixes, a animais, a coches roubados, a determinadas persoas (presos, maltratadores, violadores).

Cando se está escribindo este traballo (outubro de 2004) fíxose público polos medios de comunicación españois e internacionais que se vai propoñer a implantación dun pequeno chip baixo a pel das persoas que o soliciten e que conterà o historial médico completo desa persoa, co que, no caso de que esta sufra un problema de saúde ou un accidente, poida ser atendida de forma moito máis rápida e eficaz.

Pola súa parte, os satélites que se utilizan no sector pesqueiro, no tráfico e nos negocios marítimos serven, entre outras cousas, para controlar os bancos pesqueiros, para tratar de evitar os excesos nas capturas e defender unha pesca sostible e responsable, para perseguir aos pescadores, aos traficantes, aos que navegan ilegalmente, a novos piratas, contrabandistas, mafias, gánsteres e perigosos delincuentes que operan no mar, no negocio marítimo, para controlar os vertidos, as mercadorías, os materiais perigosos, os icebergs..., que están no mar (no fondo ou na superficie), que circulan polo mar, para controlar a súa evolución, o seu desprazamento e que causan ou que poden causar graves prexuizos, danos e accidentes. Hai equipos e centros de investigación básica e aplicada, científico-técnicos, de supercomputación, etc. en España e noutros países que veñen estudando con programas científicos de simulación, con hipóteses e con variables matemáticas, físicas, bioquímicas, socioeconómicas, ambientais, etc. a evolución das mareas, das correntes, dos ventos e das tormentas mariñas en relación cos riscos, cos accidentes marítimos, cos vertidos, cos produtos contaminantes e coas súas fontes, cos materiais que están no mar, que caeron ao mar ou que se desprazan polos mares. Sería conve-

⁶ Ao que obriga a lei, a cal tamén obriga a que os barcos de máis de 24 metros construídos no ano 2003 leven unha radiobaliza.

niente avanzar nestes estudos e na súa coordinación nacional e internacional, nestes programas, simulacións, tratar de estandarizalos para poder controlar, especialmente en caso de accidentes, non só á tripulación cando cae ao mar (como temos sinalado coa posible utilización dun chip), senón tamén no caso das embarcacións e da súa carga cando se afunden, cando provocan vertidos ou o depósito no mar de produtos contaminantes. Déronse avances importantes en relación co barco en todos aqueles medios que debe utilizar persoalmente a tripulación cando ten un accidente marítimo e cae ao mar (traxes salvavidas; balsas ou lanchas de salvamento; diverso material para permanecer, para aguantar no mar o maior tempo posible e para tratar de ser localizado coa maior rapidez). Habería que seguir avanzando e investigando neste sentido.

Sen embargo, e como vimos, aínda hai significativas porcentaxes de membros das tripulacións que non se poñen o chaleco salvavidas, que non saben nadar; é dicir, que non se preocupan por cumprir as máis elementais normas de seguridade marítima. De aí, a importancia de insistir nas tarefas de encarnación, de socialización, de institucionalización, de divulgación e de referenciación permanente e constante das normas de seguridade marítima, da cultura da responsabilidade, da cultura da prevención dentro e fóra do barco e cando se producen accidentes marítimos, por parte de todos os sectores implicados no sector marítimo e na súa zona de influencia pero tamén da poboación en xeral e con programas formativos, informativos, divulgativos, debidamente estudados, seguidos e controlados con rigor para comprobar os seus resultados. Á vez cómpre ser moito máis rigorosos á hora de facer as inspeccións, de facer cumprir as normas de seguridade marítima dentro e fóra dos barcos. Hai que aplicar a tolerancia cero contra os que violan as normas, contra os que non as cumpren, contra os que actúan irresponsablemente, contra todo aquilo que se comprobou que pode dar lugar a graves accidentes, vítimas e danos. En materia de accidentes de tráfico por estrada viuse que a tolerancia cero contra as imprudencias, a violación das normas, o parque vello e perigoso, a mellora da circulación levada a cabo en función de investigacións serias da razón dos accidentes e das súas causas, a realización de programas formativos, informativos, divulgativos, etc., todo isto supuxo en varios países (en Francia un dos programas lévase a cabo cunha importante participación da sociedade civil e chámase “*acción contra a violencia vial*”) unha importante redución do número de accidentes e das súas vítimas.

Sobre a seguridade dos barcos e o seu control, sobre as inspeccións en materia pesqueira (máis adiante falaremos desta en versión dos expertos), a cousa deixa bastante que desexar. O capitán marítimo de Vigo, porto ao que pertence o barco sinistrado, di o seguinte: “*Nosotros hacemos una revisión anual a las embarcaciones, en la que, entre otras cosas, se certifica la navegabilidad, las condiciones y recursos de seguridad y el sistema de radio*”. As inspeccións realízanse en Vigo oito técnicos e, unha vez que estes se levan a cabo, a Capitanía marítima límitase a comprobar que os permisos están en regra cada vez que o barco sae ó mar. O capitán marítimo de Vigo tamén di que: “*Nosotros únicamente intervenimos de oficio si*

observamos alguna anomalía". Sobre o barco afundido di que "*era casi nuevo y estaba bien*". Tamén sinala que cada ano realizan entre 3.500 e 4.000 inspeccións. Pola súa parte, a Xunta de Galicia informou que o barco sinistrado pasara outras dúas inspeccións en xuño e en xullo do ano 2002.

Así e todo, Cristina de Castro, portavoz do colectivo mariñeiro "Apostolado do Mar" di: "*No revisan los barcos cada vez que salen a puerto, y así no saben quién va a faenar, ni qué medidas de seguridad hay. ¡¡Incluso en Galicia hay gente que navega sin enrolarse!!*". Na mesma liña, mariñeiros, técnicos e responsables de salvamento consideran que as inspeccións deben mellorar, que deben ser máis frecuentes e minuciosas e que permitan detectar con eficacia os problemas de seguridade e navegabilidade de todos os barcos pero non só no papel, de modo rutineiro e para cubrir o expediente, senón na práctica, inspeccionando ben e regularmente todo aquilo que material, técnica, persoal e grupalmente dentro do barco teña que ver coa seguridade.

Dous meses e medio despois (a mediados de agosto de 2004) de ter lugar o naufraxio de *O Bahía* que se afundiou con dez tripulantes, faise público que só tiña asegurados a oito mariñeiros. A póliza de responsabilidade civil foi contratada polo patrón da embarcación, que faleceu no sinistro, Hermindo Castro. A póliza obriga, segundo fontes do sector de corredorías especializadas en sinistros marítimos, a especificar o número de tripulantes da embarcación. A aseguradora podería chegar a rexeitar as reclamacións, a cubrir só a oito dos mariñeiros ou chegar a un acordo económico con todos os herdeiros legais, segundo as mesmas fontes. As xestións realízanse a través da citada Murimar de Madrid (a antiga Mutua Nacional de Previsión de Risco Marítimo vinculada ao Estado ata o ano 1987) con delegación en Vigo. Desde a aseguradora ofreceron para cada un dos tripulantes unha cifra que está entre os 18.000 euros (3 millóns das antigas pesetas) e os 21.000 euros (3,5 millóns das antigas pesetas). As indemnizacións habituais en accidentes marítimos similares ao ocorrido están entre os 30.000 e os 60.000 euros (entre os 5 e os 10 millóns das antigas pesetas), en función das circunstancias de cada tripulante.

Segundo se informou citando a medios do Ministerio de Fomento do Goberno español: "*El barco tenía capacidad y certificado de seguridad (expedido pola Mariña Mercante a finais do ano 2003 e con vixencia ata o ano 2005) para ocho tripulantes*". O feito de que fosen dez mariñeiros a bordo e de que se fixese público levou ao Goberno a abri-lle un expediente ao responsable do departamento correspondente para tratar de indagar as causas desta presunta irregularidade. Neste sentido, Fomento informou que inspeccionaría a lancha de salvamento que se atopou xunto ao barco afundido *O Bahía*, a uns 75 metros de profundidade (como se soubo cando baixaron os expertos mergulladores da empresa estranxeira contratada para ver se atopaban aos desaparecidos e só atoparon o cadáver dun máis que se engadía aos cinco que apareceran. Seguen desaparecidos catro dos mariñeiros), para saber se tiña capacidade para oito ou máis tripulantes.

Como sinalamos anteriormente, unha vez que os mergulladores baixaron para facerse coa lancha salvavidas, esta estaba pregada na súa carcasa e non se despre-

gou cando tivo lugar o afundimento. O cal é contrario ás normas. Chama a atención, como dixemos, que se lles ordene baixar aos buzos para investigar este asunto e que non se faga o mesmo para subir os restos de *O Bahía* e así poder investigar moito mellor o que sucedeu no accidente, se se realizaron reformas no barco que modificaron a súa estabilidade, etc. Sacar a flote os restos dos barcos afundidos é o que se vén facendo desde hai tempo noutros países e con bastante menor capacidade pesqueira que Galicia, que é a maior potencia pesqueira de España. A finais de outubro de 2004, o Ministerio de Fomento aínda non fixera público o informe sobre o afundimento de *O Bahía*, tal e como anunciara e prometera. Lembremos que o Parlamento galego por unanimidade decidiu pedirle ao Goberno español que informase aos noventa días da comisión aberta sobre o afundimento de *O Bahía* que produciu seis mortos e catro desaparicións. Como o accidente tivo lugar o 2 de xuño de 2002, os noventa días cumpríronse o tres de agosto de 2004.

Á luz de todos estes datos está claro que se poderían mellorar as condicións de seguridade e de inspección marítimas para evitar tantas mortes de mariñeiros e accidentes de mar en Galicia e noutras partes. Segundo a comisión executiva de UGT-Galicia, de xaneiro a xuño de 2004 o número total de accidentes laborais no mar foi de 1.065, 357 máis ca o ano anterior nas mesmas datas. Os mortais pasaron de ser 6 accidentes a 9 e os considerados graves pasaron de ser 36 a ser 61, en comparación co primeiro semestre do ano 2003.

8. MEDIDAS PARA DEFENDER A SEGURIDADE NA PESCA, NO MAR, NAS RÍAS

Despois do que escribimos ata agora, e ante o grave accidente do pesqueiro galego preto das Sisargas, facemos as seguintes consideracións.

Como di o almirante francés Yves Naquet-Radiguet (que foi “*préfet maritime*”, xefe do Departamento Marítimo para o Atlántico e o comisario do Goberno francés para facerlle fronte á catástrofe do petroleiro *Erika* nas costas bretoas francesas cun fuel que era similar ao vertido polo *Prestige*) en diferentes informes que presentou ao Parlamento francés sobre accidentes marítimos: “*No mar o risco cero non existe*”. Pero, aínda que non existe o risco cero (nin tampouco nos montes en relación cos lumes forestais), aínda que o de “*Nunca máis*” é unha quimera, unha utopía –co que se pode quedar moi ben pero que non resolve os problemas e que pode confundir a bastante xente, pois non se poden evitar todos os accidentes–, cómpre traballar con honradez e co máximo rigor, tomar medidas honradas, rigorosas e responsables por todas as partes implicadas en terra, nos portos e nos barcos, medidas de investigación, científico-técnicas –incluídas as referidas ao deseño dos barcos no que ten que ver coa seguridade e a funcionalidade para traballar; incluídas as meteorolóxicas e outras moitas que teñen que ver directa e indirectamente coa seguridade dos barcos e das persoas que traballan neles–; medidas de seguridade e inspección; medidas de control regular e eficiente dos barcos pero tamén das tripula-

cións, da súa debida formación, estado e preparación; medidas políticas –executivas e administrativas pero non para quedar ben senón para tratar de resolver os problemas reais coa maior honradez, rigor, rapidez, eficacia e sabendo estar preto da xente pero sen demagogia, sen populismos manipuladores–; medidas lexislativas –pero non só no papel: cómpre facer ben as leis, partindo da realidade, non para a galería, e aplicalas, establecer os medios para facelo posible–; medidas xurídicas –preventivas, administrativas, penais, e cun bo aparato xudicial non só competente senón tamén honrado, suficiente, rápido, transparente, claro, que se entenda, e eficiente–; medidas socioeconómicas, comerciais, empresariais, corporativas, profesionais, laborais, sindicais; medidas a escala local, autonómica, nacional, europea e internacional.

O que non pode suceder é o que pasou, por poñer o caso, coa Axencia Marítima Europea de Seguridade que, logo da catástrofe do *Erika*, foi aprobada no papel pero non na práctica e tivo lugar en Galicia a moi grave catástrofe do petroleiro *Prestige* que continuaba unha lista de importantes catástrofes nas costas galegas. Por non falar do boicot a esta –á Axencia Europea de Seguridade Marítima– por parte de Inglaterra, de Holanda e de Grecia, debido aos intereses que estas nacións tiñan/teñen no negocio (portos, barcos, estaleiros), en relación co transporte de materias primas (petróleo, gas). Tampouco pode suceder, como viña acontecendo en Galicia, que haxa convenios de baixura e noutros sectores da pesca que establecían unhas condicións de traballo inxustas e indignas –traballadores ilegais, sen papeis, mal pagados, pouco formados, preparados e/ou en malas condicións para realizar traballos moi arriscados– que non se corresponden cos tempos que corren, coas lexislacións vixentes e, como antes sinalou un membro dun colectivo de defensa dos mariñeiros, tampouco pode suceder que se xogue de forma politiqueira, sucia, irresponsable cos despezos, cos caladoiros, coas artes (incluso se emprega dinamita), co furtivismo, coa dimensión dos peixes, dos crustáceos e dos moluscos, cos mercados (véndese pesca con denominación de orixe que non o é), coas saídas ao mar correndo riscos absolutamente innecesarios e con xente indocumentada, pouco preparada, en malas condicións –que se reforzan e se agravan a bordo– para facer mareas ou travesías como cadre.

En materia de seguridade marítima cómpre, é urxente, é moi importante, establecer as seguintes medidas:

- Medidas que garantan uns bos barcos e unhas boas tripulacións, competentes, con garantías, debidamente preparadas e responsables. Neste sentido fálase de barcos tipo Rolls Royce e de tripulacións do mesmo nivel, e de barcos moi malos e cunhas tripulacións mal formadas, mal preparadas e con moi malas condicións de vida, de traballo, de seguridade, etc. Agora ben, incluso nestes barcos de máximo nivel, se as tripulacións, aínda que estean ben formadas, non son o suficientemente responsables, pode haber graves accidentes, como vén sucedendo. A maior parte dos accidentes, das catástrofes, débense a erros humanos. En relación coas ins-

peccións estableceuse legalmente unha porcentaxe que hai que aplicarllas aos barcos, pesqueiros, frotas, etc. nos portos, pero esta porcentaxe non se cumpre en bastantes países. En casos non desprezables, como sucede noutros campos, fanse mal as inspeccións, incluso desde as oficinas, a distancia, sen pasar polo barco ou facéndoo de forma rutineira, funcionarial, sen deontoloxía profesional, sen o debido rigor, sen os necesarios medios humanos e técnicos e sen a máxima escurpulosidade, e co agravante de que poden estar en xogo vidas humanas e poden producirse graves accidentes, problemas moi graves de contaminación, etc.; noutros casos, pura e simplemente faise coma quen non ve, mércanse os inspectores, os xuíces, as forzas de vixilancia e de seguridade, a políticos, ás axencias de certificación, de control, de crédito e de seguridade; é dicir, aos que teñen que ver directa e indirectamente coa seguridade marítima por riba, polo medio e por abaixo.

- Medidas meteorolóxicas. *The New York Times* (03-06-04) baixo o titular “*A ONU redobra esforzos para capear o temporal*” di o seguinte: “*Os responsables da Organización Meteorolóxica Mundial (OMM) afirman que as mortes que se producen por catástrofes debidas ao tempo poden reducirse á metade. Michel Jarraud, secretario xeral deste organismo con sede en Xenebra, afirma que as drásticas melloras na predición permitirán evitar miles de mortos (coma en China) ao avisar a tempo de desastres inminentes, o que permitiu evacuar a tempo á poboación, chamar a porto aos barcos pesqueiros, protexer diferentes bens, etc.*”. Con motivo da Conferencia Mundial de Meteoroloxía nos medios de comunicación, que tivo lugar no Forum 04 de Barcelona, a responsable de organizacións externas da OMM, Carine van Maele, sinalou que (03-06-04): “*El 80% de las catástrofes naturales y el 90% de las víctimas de estos fenómenos son consecuencia de la meteorología. En este sentido, esta conferencia tiene como objetivo buscar fórmulas que mejoren la predicción de los desastres naturales con el fin de salvar vidas y reducir los daños materiales*”. Pola súa parte, o Centro Europeo de Meteoroloxía está traballando nun novo sistema de predición estacional que poderá realizarse a tres meses vista.

A Axencia Espacial Europea (ESA) en decembro do ano 2000 puxo en marcha un proxecto científico denominado *MaxWave* (Ola Xigante) para verificar se existen este tipo de olas, onde se producen e as súas causas. Os satélites ERS da ESA no mes de xullo de 2004 conseguían probas da existencia deste tipo de olas. Neste sentido, máis de 200 superpetroleiros e mercantes con máis de 200 metros de eslora afundíronse nas dúas últimas décadas debido a fortes temporais nos que, á luz das novas investigacións, se dá por segura a existencia de ondas xigantes. A maior parte destes grandes navíos foron construídos para resistir ondas de ata quince metros de alto. A ESA, co proxecto *MaxWave*, quere facer previsións sobre a aparición desas ondas xigantes. Entre as zonas con maior risco establecéronse as seguintes: Sudáfrica e mais a corrente Agulhas; no Atlántico norte onde a corrente do Golfo se vincula coas ondas que baixan do mar de Labrador. A ESA recolleu os seguintes casos: Ronald Warwick, capitán do *Queen Elisabeth II*, en

febreiro do ano 1995 declarou que se atoparon cunha onda de 20 metros mentres realizaban unha travesía a bordo do cruceiro polo Atlántico norte; outro dos incidentes é o dos cruceiros *Caledonian Star* e *Bremen* que tivo lugar entre os meses de febreiro e marzo do ano 2001 cando varias ondas xigantes esnaquizaron a ponte de ambos os dous busques cando navegaban polo Atlántico sur; ondas xigantes causaron problemas graves a plataformas *offshore* en distintos puntos do globo.

Por outra parte, a Unión Europea colabora coa Axencia Espacial Europea (ESA) para avaliar diariamente o risco de lumes forestais no territorio comunitario. Este proxecto baséase na teledetección por satélite e permite transmitirllas máis rapidamente as previsións de risco aos estados membros.

- Medidas empresariais, corporativas, laborais e/ou sindicais de xogo limpo, é dicir, que garantan uns convenios marítimos, nos barcos, etc., e que se apliquen; que garantan unhas condicións de vida e de traballo que sexan dignas e que non poñan en perigo a tripulación a bordo pola precariedade, polo incumprimento total ou parcial da normativa vixente e das condicións de seguridade, pola falta de control e inspección, pola mala calidade dos barcos, pola falta de formación, de competencia, pola completa irresponsabilidade ou polas graves negligencias dos armadores (individuais e colectivas), dos patróns, do persoal embarcado, etc.
- Medidas de educación e formación, de divulgación mediática e por outras vías, especialmente en lugares como Galicia onde o mar, as rías ou os ríos son tan importantes para a súa vida, para a súa cultura, para a súa socioeconomía –sobre a seguridade marítima, sobre a protección e defensa do mar, dos ríos, das rías, e da súa riqueza material, humana, social e espiritual–.
- Medidas de investigación científico-técnicas no campo da seguridade marítima.
- Medidas de seguridade do barco e con relación á súa tripulación dentro e fóra do barco. Falamos dunha tripulación formada, preparada, adestrada, responsable. Non pode seguir habendo mariñeiros, pescadores, que non saiban nadar; non pode seguir habendo tripulacións dunha e doutra categoría que tomen amplas doses de alcohol e/ou outras drogas; as persoas, os mares, o medio, os barcos non poden correr graves riscos en función do comportamento irresponsable e/ou corrupto dos que permiten, promoven que haxa tripulacións pouco preparadas, irresponsables pero tamén que teñan malas condicións laborais, económicas, financeiras, que haxa que facer a marea como sexa, ao prezo que sexa, con quen sexa.
- Medidas de seguridade de apoio en terra, con instalacións, helicópteros, barcos, expertos, co persoal e material técnico e informático e, se é o caso, de supercomputación necesarios en materia de salvamento para intervir o máis rápido posible. O que non sucedeu no caso do accidente de *O Bahía*, pois desde que saltou a súa radiobaliza ata que se puxo en marcha o servizo de salvamento pasaron varias horas. Tamén, e como sinalamos anteriormente, houbo problemas cos helicópteros de salvamento e co seu persoal, que se queixou por exceso de traballo, por falta de xente, etc. Todo isto deu lugar a atrasos na intervención, á perda dun tempo vital para que o salvamento puidese ter lugar nas mellores condicións, pois, varias

horas no mar, á deriva, con temporal, puideron ser mortais polo frío para os mariñeiros que naufragaron. Nestas condicións é cando se ve a vital importancia de encarnar as normas de seguridade marítima, de divulgalas, de institucionalizalas e de socializalas entre os implicados do sector marítimo dentro e fóra dos barcos, na súa zona de influencia e na poboación en xeral; a importancia de facer cumprir todas as normas legais establecidas (que deben ser claras, fáciles de aplicar, contrastadas e eficaces) en casos de naufraxio e tanto ao persoal que está nos barcos como no que, aos diferentes niveis, ten que intervir nas funcións de salvamento. Os operativos de salvamento e de investigación sobre os mesmos deben de intervir da forma máis rápida eficaz cando haxa un accidente ou o mar estea en malas condicións e haxa barcos traballando, navegando, e tamén para facer todo o posible e necesario para atopar os desaparecidos, os barcos afundidos e para levar a cabo unha investigación completa e rigorosa sobre o que sucedeu e por qué sucedeu, as causas próximas e as remotas. Todo isto debe servir para facer bos operativos de salvamento, bos plans de continxencia, bos programas informáticos de apoio e investigación para seguir os diferentes tipos de accidentes, bos bancos de datos sobre accidentes e todo o que teña que ver coa seguridade marítima aos diferentes niveis e para tomar medidas novas e reais que eviten os erros anteriores: aquilo que puido ter causado o accidente, a traxedia; medidas que sirvan para evitar que, de seguir así as cousas dentro e fóra do barco, co barco tal e como está, coa tripulación, cos armadores, cos patróns, coas inspeccións, etc., poidan ter lugar novos accidentes, novas catástrofes, novas mortes.

- Cómpre loitar co máximo rigor contra a corrupción, a politiquería, as chafalladas marítimas dentro e fóra dos barcos, o comisionismo, o clientelismo, o xogo sucio, todo tipo de negligencias e irresponsabilidades, contra as mafias grandes, medias e pequenas, contra o gañar como sexa e a custa do que sexa, que se dá en torno ao mar, en ríos, rías, lagos e lagoas, mares e océanos, piscifactorías, na comercialización, no sector do salvamento (pensem no caso dos bombeiros pirómanos, no caso de políticos, lexisladores, xuíces, fiscais, avogados e outros profesionais e técnicos, de militares, gardas civís, policías, persoal de aduanas, facenda e outras inspeccións, de diverso persoal público e privado do campo da política, da xustiza, da seguridade, da economía, das inspeccións varias, da ciencia, da tecnoloxía, implicados en diferentes chanchullos, mercados agochados, en diferentes tipos de tráfico ilegais) pero tamén en relación co tráfico de mercadorías, de materias primas, da pesca, do tráfico de drogas e doutros produtos ilegais; en relación cos tráfico e portos comerciais, náutico-deportivos, turísticos, militares, de aduana, etc., en relación co seu consumo, coas vedas, coas artes, cos caladoiros, etc. a escala local, provincial, autonómica, estatal, europea e internacional. Cómpre loitar contra os que incluso impoñen novas formas de escravismo, de pirateo, de filibusterismo nos barcos e/ou nas travesías, fan *dumping*, non respectan as normativas nacionais e internacionais, etc. A responsabilidade debe de esixírselles aos pescadores pero tamén aos vendedores da pesca, a toda a cadea implicada e, por suposto, aos consumidores. O deber cívico, cidadán, individual é esencial na pesca, con

relación á pesca e todo o demais como establece o artigo 29 da Declaración Universal dos Dereitos Humanos que regula os deberes da persoa con relación á comunidade e que di: *“Toda persoa ten deberes respecto á comunidade posto que só nesta pode desenvolver libre e plenamente a súa personalidade. No exercicio dos seus dereitos e das súas liberdades, toda persoa estará soamente suxeita ás limitacións establecidas pola lei co único fin de asegurar o recoñecemento e o respecto dos dereitos e liberdades dos demais, e de satisfacer as xustas esixencias da moral, da orde pública e do benestar xeral nunha sociedade democrática. Estes dereitos e liberdades no poderán en ningún caso ser exercidos en oposición aos propósitos e principios das Nacións Unidas”*. A esta declaración universal e, en concreto, aos deberes fundamentais refírese a Constitución española no seu artigo 10.

Neste sentido, e por poñer algún exemplo, con motivo do Día Mundial do Medio Ambiente (05-06-04) convocado baixo o lema, *“¿Búscanse mares e océanos: ¿vivos ou mortos?”*, as Nacións Unidas, por boca do seu secretario xeral, Kofi Annan, propuxo restrinxir a pesca de arrastre e protexer determinados caladoiros e especies de peixes e corais. Annan sinalou que case o 75% das existencias de peixes de todo o mundo, desde o bacallau ata o atún, son capturadas con maior rapidez ca a capacidade reprodutora destas especies. Annan dixo o seguinte: *“A sociedade xa non pode ver máis os océanos coma unha fonte ilimitada de abundancia ou coma un receptor conveniente do noso lixo. Menos do 0,5% dos hábitats mariños está protexido, comparado co 11,5% da área terrestre do planeta”*. Annan formulou a posibilidade de crear santuarios restrinxidos á frota de arrasteiros. En Galicia, e segundo a publicación do ano 2004, *A Economía galega. Informe 2003*, do Centro de Investigación Económica e Financeira Caixa Galicia, había (segundo datos achegados pola Unión Europea para o ano 2001) 275 arrasteiros de 150 a 500 toneladas de rexistro bruto.

Sobre a contaminación e, en concreto, sobre o lixo envorcado aos mares, Annan deu os seguintes datos: *“Só o lixo plástico, como por exemplo as bolsas de supermercados, matan millóns de aves mariñas cada ano, 100.000 mamíferos mariños e innumerables peixes”*. Neste sentido, cómpre ter presente que o lixo, a contaminación por naufraxios, afundimentos de barcos, representa o 2,5% da contaminación total (150.000 toneladas anuais de media), é dicir, dez veces menos ca a contaminación que se produce pola limpeza dos tanques dos barcos e que chega ata 1,5 millóns de toneladas.

Agora ben, as medidas necesarias de defensa dos caladoiros teñen que ir acompañadas, a escala local, nacional e internacional, doutras medidas compensatorias que permitan a xusta reconversión dos pescadores que se ven afectados. Cómpre crear as condicións para que os pescadores reconvertidos por esta e por outras medidas poidan, se están na idade, traballar digna, libre, responsable e limpamente, para que poidan xerar valor engadido para eles e para os demais noutro sector, o que contribuirá, se se xoga limpo, a avanzar na defensa e na aplicación dun desen-

volveremento humano, libre, responsable, aberto, crítico-creativo, sostible e saudable para todos os traballadores, pescadores e non só para unha ínfima minoría. Isto supón que as medidas tomadas pola ONU, pola Unión Europea e polo resto dos organismos internacionais e nacionais sexan algo máis ca un brindado ao sol; supón que sexan medidas serias, rigorosas, debidamente estudadas no terreo, partindo da realidade, dos problemas realmente existentes, é dicir, medidas que poidan aplicarse e non só quedar en boas declaracións de principios, informes, declaracións, manifestos, plans para a galería e para o papel que aguanta con todo. Por exemplo, o Plan Kyoto de loita contra a contaminación atmosférica está moi ben no papel pero se se aplica tal e como está en bastantes nacións, incluída España, un gran número de empresas terían que pechar⁷.

En relación cos caladoiros, a ministra galega de Agricultura, Pesca e Alimentación, Elena Espinosa Mangana⁸, do Goberno de Rodríguez Zapatero, en entrevista publicada polo *Faro de Vigo* (domingo 06-06-04, pp. 46-47) di o seguinte, que me parece sensato e oportuno: “*Lo primero que tenemos que hacer para conocer la situación real de las pesquerías es realizar un estudio de racionalidad de todos los caladeros. Consideramos que quizás haya que plantearse unha redución del esfuerzo pesquero, pero siempre que esté basada en estudios científicos y técnicos. Pediremos a la UE ayudas para aquellas flotas que puedan pasar momentos difíciles por su paralización. Creo que estamos en un escenario en el que a la flota española, y particularmente la gallega, ya ha asumido esta situación, en la que es preferible pasar por momentos de regulación para poder seguir pescando y explotando esos caladeros*”.

9. ¿QUE DIN OS EXPERTOS SOBRE A SEGURIDADE MARITIMA?

Yves Reynaud –inspector do sindicato mundial de mariños *International Transport Federation Worker’s (ITFW)*– di que a cuestión fundamental da seguridade non reside en que os superintendentes e outros “*surveillors*” (inspectores), controladores, sexan antigos mariños oficiais. Segundo este inspector é fundamental que coñezan cada tipo de barcos e que estean ao tanto dos últimos avances técnicos. Tamén di que os grandes cargadores, fretadores, armadores, estaleiros, pa-

⁷ Véxase neste sentido o documento de Cancio (2003): “Análise da obra de Lomborg, Simon, Sala-Martin e outros sobre o catastrofismo ecolóxico”, *Revista Galega de Economía*, vol. 12, núm. 1, pp. 303-312; e o *Chamamento-apelación de Heidelberg a favor dunha ecoloxía científica*, que lles foi presentado aos líderes mundiais asistentes ao cumio ecolóxico de Río no ano 1992 e que foi asinado daquela por 425 notables científicos e intelectuais pertencentes a 106 países e incluíndo 65 premios Nobel en Ciencias. Este chamamento, este importante documento (que é moi curto), figura ao final deste traballo. Sobre ecoloxía científica hai excelentes páxinas en internet e con múltiples e moi enriquecedoras conexións, informacións bibliográficas, de centros de investigación do maior prestixio. Citemos a modo de exemplo a excelente páxina web da Fundación Arxentina de Ecoloxía Científica (FAEC) *Mitos y fraudes*, páxina web: mitosyfraudes.8k.com e que é una mina de datos, de artigos, de publicacións e de conexións de gran nivel.

⁸ Foi estudante e profesora da Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais de Santiago de Compostela.

tróns dispoñan da suficiente marxe de manobra financeira para investir en seguridade e para “*manter con eles ás súas tripulacións, aos seus equipos*”, o que é clave para o cumprimento rigoroso das normas de seguridade. Sen embargo, armadores, fretadores, cargueiros, patróns, sen principios, sen escrúpulos, con problemas financeiros, dispostos a facerse coa carga como sexa, a gañar como sexa, segundo este inspector do ITFW, “*están dispostos a economizar no relativo á categoría da tripulación e da oficialidade, no mantemento, onde se poden facer economías, axustes, dado que o prezo do petróleo, as taxas e outras cargas son iguais para todos*”.

Pola súa parte, Christian Buchet⁹ –membro da Academia da Mariña de Francia e experto marítimo do Centro Nacional da Investigación Científica (CNRS) de Francia– declarou o seguinte tras o caso *Erika*: “*A incapacidade da Organización Marítima Internacional (OMI), que depende da ONU, para facer respectar a regulamentación internacional en materia de transporte marítimo pode estar ligada á súa forma de funcionar que lle dá todo tipo de facilidades aos estados que teñen as flotas maiores e que, en gran parte, están formados por buques con bandeira de conveniencia*¹⁰. *A OMI está lonxe de ter sacado as consecuencias que se deducen dos últimos naufraxios á hora de aplicar a normativa de mantemento dos barcos e sobre todo a transparencia das informacións.*

*Todo non é negro. Tralo naufraxio do «Erika», a UE tomou medidas na boa dirección. Pero cómpre ir moito máis rápido. A Axencia Europea de Seguridade Marítima que se aprobara no paquete Erika II non se puxo en aplicación debido á falta de vía libre para ela por parte de varios estados membros europeos*¹¹. *Os estados europeos deben dispoñer dun poder de control sobre as sociedades de clasificación e exercelo. Cómpre definir criterios obxectivos precisos en canto aos métodos de control que deben ser aplicados. Independentemente do principio de que pague o que contamine e da responsabilidade do armador, do fretador e das sociedades de clasificación, ¿acaso non tería que ser responsable o estado bandeira?*

Os controis por parte de cada estado deben ser mellorados cuantitativa e cualitativamente. As inspeccións que se fan actualmente deixan moito que desexar. Cómpre utilizar aplicacións informáticas e definir criterios moito máis estritos de control tanto a escala nacional como internacional. As condicións sociais a bordo

⁹ É autor dos seguintes traballos (en francés): *Horizonte mar: outra historia do home e dos océanos* (2004); *Vándalos do mar* (2003); *Baixo o mar: o sexto continente* (Publicacións da Universidade da Sorbona-París, 2002); *Mariños, economía e sociedade* (2002); *Mariños e filibusteiros do Rei Sol* (con J.Y. Nerzic, 2002).

¹⁰ Panamá é a nación que ten a maior frota con máis de 5.000 barcos con bandeira de conveniencia. A esta nación, de 2,9 millóns de habitantes, séguenlle outros estados con bandeira de conveniencia, é dicir, pequenas nacións similares a esta, ou aínda máis pequenas, paraísos fiscais nos que as normativas marítimas e doutro tipo se entenden “convenientemente” en beneficio dos armadores, das redes societarias (nalgúns casos moi negros con conexións con mafias, con grandes especuladores sen escrúpulos, etc.). Pero isto véñeno admitindo desde hai tempo a ONU, a Unión Europea (UE), outros importantes organismos internacionais e as grandes nacións democráticas do mundo. E así pasou o do *Prestige* e outras moitas catástrofes; así morren ao ano 24.000 mariñeiros. A Unión Europea representa a primeira frota mercante do mundo.

¹¹ Refírese a Gran Bretaña, a Grecia, a Holanda, que teñen importantes intereses na construción, mercado e tráfico de barcos, no transporte marítimo e de mercadorías por mar.

deben de ser obrigatorias e incluírse na inspección xeral e minuciosa dos navíos.

O interese xeral esixe que as informacións técnicas dos armadores e das sociedades de clasificación sobre os navíos deban de ser transmitidas ás autoridades para ser integradas no banco de datos Equasis. Isto está moi lonxe de cumprirse e sen el a inspección, a clasificación, non é verdadeiramente operativa.

A seguridade marítima necesita de barcos máis seguros pois a velocidade de cruceiro cada vez aumenta máis, o cal é positivo pero cómpre ter en conta, neste sentido, que dentro de pouco navegarán barcos cunha velocidade de preto de 40 nós.

Os petroleiros con dobre casco non son a panacea, pois, entre outras cosas, os riscos de explosión poden ser maiores e non se dispón de suficientes coñecementos sobre o seu avellentamento. Cómpre anticipar esta ameaza e facer estudos sobre a corrosión e establecer procedementos que permitan detectar as debilidades relativas ás estruturas do casco.

O citado Michel Guerin, director do CEDRE (Centro de Documentación, Investigación e de Experimentación sobre a Contaminación Accidental das Augas), con motivo da súa participación nas xornadas internacionais sobre seguridade marítima que se celebraron na Coruña o 21 e 22 de outubro de 2004, declarou (22-10-04): *“La implantación del doble casco en los petroleros no será la solución definitiva para evitar los desastres ecológicos. Es la solución para un barco que choque contra una roca, pero no para un barco que se rompa en dos, es como el caso de los motoristas que protege la cabeza del piloto, pero no elimina los daños en otras partes del cuerpo”*. Na súa intervención nestas xornadas, Guerin insistiu na importancia de transmitir información veraz en momentos de crise, tanto por parte da Administración como dos medios. En relación co caso *Prestige* sinalou que *“España, Francia y toda Europa después delos casos «Erika», «Prestige», etc. se han preparado para afrontar eventuales accidentes marítimos. La próxima vez veremos medidas más eficaces, pero no todo lo necesario, porque nunca se llega a un nivel de perfección en el hombre”*. Guerin destacou o *“éxito fantástico de la operación diseñada por la empresa Repsol y el Gobierno español para recuperar el fuel del pecio del «Prestige». España ha demostrado que la tecnología existe y a partir de ahora nadie podrá decir que no se puede hacer”*. Na mesma liña habería que refrotar o pecio do *O Bahía*, o que é absolutamente posible e non formula as graves dificultades e desafíos do pecio do *Prestige*. Guerin formulou tamén a necesidade de crear en España un centro ou un instituto especializado no estudo e seguimento dos accidentes marítimos para *“mantener viva la memoria de los mismos”* e de forma que os gobernos dispoñan dos mellores medios e información para combatelos.

“Cómpre mellorar a ergonomía dos aparatos de manobra e navegación, mellorar a súa concepción, a construción e mantemento dos barcos e mirar se non sería necesario que os grandes buques que transportan materias perigosas dispuxesen dun dobre posto de mando e dun dobre sistema de propulsión.

Sobre a tripulación, que é responsable do maior numero de naufraxios (un 80% destes débense a erros humanos), cómpre establecer unha verdadeira cultura de

seguridade que debe ser promovida polos poderes públicos no relativo á formación, ás condicións de traballo das tripulacións e equipos dos barcos, etc.

A utilización de man de obra barata, polo xeral asiática, nada ou mal formada, dá lugar a graves riscos no transporte marítimo. Este parámetro, xunto co aumento do tráfico marítimo e o desenvolvemento dos navíos de gran velocidade, debería dar lugar a unha nova conferencia internacional sobre este asunto tan importante para a seguridade marítima. Neste campo, as propostas sobre a definición de criterios internacionais sobre as visitas médicas e psicolóxicas dos mariños, sobre a fixación de regras sobre o consumo de alcohol no barco (e doutras drogas), sobre a práctica dun idioma común (ou medidas que permitan un real entendemento da tripulación), deben de terse moi en conta. Debe levarse a cabo a ratificación polos países membros da UE das convencións da Oficina Internacional de Traballo que concirnen ás normas mínimas, á repatriación das tripulacións¹² e á preocupación por unhas condicións dignas de vida e de traballo nos barcos, etc. Todas estas medidas supoñerían un avance importante en materia de seguridade marítima.

Así mesmo, os medios de intervención (remolcadores, helicópteros, navíos especiais na loita contra a contaminación, a seguridade, etc.) deben, en virtude do principio de precaución, adaptarse moito mellor aos riscos potenciais.

O mar e os fondos mariños ocupan un lugar moi importante na riqueza económica e científica. O desenvolvemento da biotecnoloxía mariña non fixo máis ca comezar. Descubríronse novas formas de vida nos oasis das grandes profundidades que son as fontes hidrotermais que nos permiten entrever a grande alquimia das orixes da vida. Cada día dámonos máis conta do gran papel que desenvolven os océanos na regulación dos climas terrestres. Hai que preocuparse pola defensa deste espazo que alberga o 80% da biodiversidade e que está comezando a ser considerado como un novo Eldorado. Supoñería unha grande irresponsabilidade económica e ecolóxica non facelo”.

Así remataba Buchet –este grande experto francés en todo o que ten que ver co mar– estas importantes declaracións moi pertinentes para España e especialmente para Galicia, a gran potencia pesqueira española, europea e internacional e un dos maiores corredores de barcos do mundo, por onde pasan moitos barcos de mercadorías, petroleiros e outras materias primas, de pasaxeiros, etc.

Cómpre defender con honradez, deontoloxía profesional e rigor o mar, os ríos e as rías, a cultura pesqueira e o seu mercado, a súa paisaxe e veciñanza, tendo como prioridade fundamental a seguridade, o xogo limpo marítimo e pesqueiro, unhas condicións dignas de vida e traballo para os que viven do mar e da pesca, un desenvolvemento humano libre, responsable, sostible, saudable, aberto e crítico-creativo.

¹² En portos españois de Galicia e doutras partes, europeos, etc., prodúcense bastantes casos de tripulacións abandonadas nos seus barcos que viven en condicións inadmisibles.

10. CHAMAMENTO-APELACIÓN DE HEIDELBERG POR UNHA ECOLOXÍA CIENTÍFICA

A continuación damos conta deste chamamento asinado por científicos e intelectuais do maior prestixio internacional e coas maiores distincións. Apelación que conviría discutir coa máxima honradez e rigor, e co fin de, individual e socialmente, local, nacional e internacional, poidamos contribuír, cada un desde a súa situación e posición e por medio dun esforzo e traballo dignos, responsables e respetuosos, a unha vida e un mundo mellor, máis xusto, creativo e humano. Citemos libremente a Chejov: *“Ao estudar, coñecer, traballar e loitar, con honradez, responsabilidade, respecto e o máximo rigor, pola mellora da miña aldea e a súa contorna que e a miña casa, o fago polo mundo; e ao estudar, coñecer, traballar e loitar da mesma maneira pola mellora da vida, o mundo e a natureza, o fago pola miña aldea”*.

10.1. CHAMAMENTO DE HEIDELBERG

Nós queremos contribuír plenamente á preservación da nosa herdanza común: a Terra.

Estamos, así e todo, preocupados, nos albores do século XXI, polo xurdimento dunha ideoloxía irracional que se opón ao progreso científico e industrial, e que impide o progreso económico e social.

Sostemos que un estado natural, algunhas veces idealizado por movementos con tendencia a mirar cara ao pasado, non existe e probablemente nunca existiu desde a primeira aparición do home na biosfera, dado que a humanidade avanzou sempre transformando progresivamente a natureza de acordo coas súas necesidades, e non ao revés.

Subscribimos totalmente os obxectivos dunha ecoloxía científica para un universo cuns recursos que deben ser catalogados, xestionados e preservados.

Pero tamén esiximos que este “catálogo”, inventario, xestión e preservación estean baseados en criterios científicos e non en preconceptos irracionais.

Chamamos a atención sobre o feito de que moitas actividades humanas esenciais se realizan manipulando substancias perigosas ou na súa contorna, e que o progreso e o desenvolvemento, para beneficio da humanidade, implicaron sempre un control cada vez maior de forzas hostís.

Consideramos, polo tanto, que a ecoloxía científica non é máis ca unha extensión deste progreso e co obxectivo de conseguir unha vida mellor para as xeracións presentes e futuras.

Intentamos facer valer as responsabilidades e deberes da ciencia cara á sociedade coma un todo. Previmos, sen embargo, ás autoridades que rexen os destinos do noso planeta para que se opoñan a decisións baseadas en argumentos pseudocientíficos, en información falsa ou sen relevancia.

Chamamos a atención de todos sobre a absoluta necesidade de axudar a que os países pobres alcancen un nivel sostido de desenvolvemento que sexa equiparable ao do resto do planeta, protexéndoos dos problemas e perigos provenientes das nacións desenvolvidas, e para que eviten enredarse en marañas de obrigas irreais que comprometerían a súa independencia e dignidade.

Os maiores males que asexan á nosa Terra son a ignorancia, a corrupción e a opresión, e non a ciencia, a tecnoloxía e a industria, cuns instrumentos que, cando se manexan adecuadamente, son ferramentas indispensables para un presente e un futuro levado a cabo pola humanidade, por ela e para ela mesma e para facerlles fronte aos principais problemas que ten no campo da poboación, a fame e as enfermidades do mundo.

Estes son algúns dos destacados asinantes: B.N. Ames (bioquímico, director, National Institute of Environmental Health Sciences, Berkeley-USA), Ph.W. Anderson (premio Nobel de Física), C.B. Anfinsen (premio Nobel de Química), H. Atlan (biofísico francés, catedrático, director do Centro de Investigación en Biología Humana de París), J. Axelrod (premio Nobel de Medicina), B. Benacerraf (premio Nobel de Medicina), H. Albrecht Bethe (premio Nobel de Física), Sir J.W. Black (premio Nobel de Medicina), N. Bloembergen (premio Nobel de Física), N.E. Borlaug (científico forestal, premio Nobel da Paz), P. Bourdieu (sociólogo, profesor do Collège de France), A. Butenandt (premio Nobel de Química), T.R. Cech (premio Nobel de Química), C. Chagas (médico brasileiro de prestixio internacional, director de saúde pública, Doutor Honoris Causa das Universidades de París e de Harvard), O. Chamberlain (premio Nobel de Física), S. Cohen (premio Nobel de Medicina), Sir J. Warcup Cornforth (premio Nobel de Química), J. Dausset (premio Nobel de Medicina), G. Debreu (premio Nobel de Economía), J. Deisenhofer (premio Nobel de Química), Chr. de Duve (premio Nobel de Medicina), M. Eigen (premio Nobel de Química), R.R. Ernst (premio Nobel de Química), P.G. de Gennes (premio Nobel de Física), I. Giaever (premio Nobel de Física), D.A. Glaser (premio Nobel de Física), François Gros (profesor do Collège de France de Biología do Desenvolvemento), R. Guillemin (premio Nobel de Medicina), H.A. Hauptman (premio Nobel de Química), H. zur Hausen (director do Centro Alemán de Investigación do Cancro de Heidelberg), F. Heritier-Auge (profesora do Collège de France de Antropoloxía), D.R. Herschbach (premio Nobel de Química), G. Herzberg (premio Nobel de Química), B. Hess (biofísico, ex-vicepresidente do Centro Alemán de Investigación Max Planck), R. Hoffman (premio Nobel de Química), R. Huber (premio Nobel de Química), Sir A. Fielding Huxley (premio Nobel de Medicina), S.P. Kapitza (catedrático de Ciencias do Instituto para os Problemas Físicos de Rusia), J. Karle (premio Nobel de Química), Sir J. Kendrew (premio Nobel de Química), Kl. von Klitzing (premio Nobel de Física), A. Klug (premio Nobel de Química), E.G. Krebs (premio Nobel de Medicina), L. Lederman (premio Nobel de Física), J.M. Lehn (premio Nobel de Química), W. Leontief (premio Nobel de Economía), R. Levi-Montalcini (premio Nobel de Medicina), R.S. Lindzen (catedrático da Academia Nacional de Ciencias dos EE.UU., MIT,

WIS.; meteoroloxía), W.N. Lipscomb (premio Nobel de Química), H.M. Markowitz (premio Nobel de Economía), S. van der Meer (premio Nobel de Física), C. Milstein (premio Nobel de Medicina), Sir. N.F. Mott (premio Nobel de Física), J. Murray (premio Nobel de Medicina), D. Nathans (premio Nobel de Medicina), L. Neel (premio Nobel de Física), Erwin Neher (premio Nobel de Medicina), M.W. Nirenberg (premio Nobel de Medicina), G. E. Palade (premio Nobel de Medicina), L. Pauling (premio Nobel de Química, paz), A.A. Penzias (premio Nobel de Física), M.F. Perutz (premio Nobel de Química), J.C. Polanyi (premio Nobel de Química), Lord G. Porter (premio Nobel de Química), I. Prigogine (premio Nobel de Química), A. Prochiantz (director de CNRS de Investigación, École Normale Supérieure de París, WIS.; farmacoloxía), T. Reichstein (premio Nobel de Medicina), H. Rohrer (premio Nobel de Física), B. Sakmann (premio Nobel de Medicina), A. Salam (premio Nobel de Física), A.L. Schawlow (premio Nobel de Física), G. Schettler (ex-presidente da Academia de Ciencias de Alemaña, cardioloxía), K. Siegbahn (premio Nobel de Física), S. Fred Singer (catedrático de Ciencias Ambientais da Universidade de Virxinia, director do SEPP de Washington, Environmental Sciences), R.L.M. Syngé (premio Nobel de Química), J. Tinbergen (premio Nobel de Economía), Lord A. Todd (premio Nobel de Química), A. Toffler (doutor en letras, leis e ciencias, ensaista), Charles H. Townes (premio Nobel de Física), R. Truhaut (catedrático de Farmacoloxía, experto en toxicoloxía, Facultade de Ciencias de París), Sir J.R. Vane (premio Nobel de Medicina), H. E. Varmus (premio Nobel de Medicina), Th.H. Weller (premio Nobel de Medicina), Elie Wiesel (premio Nobel da Paz), T.N. Wiesel (premio Nobel de Medicina), Robert W. Wilson (premio Nobel de Física).